

RENATO TAVARES DO CARMO

**A FORMAÇÃO DOS INSTRUTORES DOS CENTROS DE FORMAÇÃO
DE CONDUTORES NA SOCIEDADE BRASILEIRA**

RIO DE JANEIRO

2015

RENATO TAVARES DO CARMO

**A FORMAÇÃO DOS INSTRUTORES DOS CENTROS DE FORMAÇÃO
DE CONDUTORES NA SOCIEDADE BRASILEIRA**

*Monografia apresentada ao curso de
pedagogia na Faculdade de Educação da
Universidade Federal do Rio de Janeiro como
requisito para obtenção do título de graduação
em Pedagogia.*

Orientadora: Professora Dra.SabrinaMoehlecke

RIO DE JANEIRO

2015

RENATO TAVARES DO CARMO

A FORMAÇÃO DOS INSTRUTORES DO CENTRO DE FORMAÇÃO DE
CONDUTORES NA SOCIEDADE BRASILEIRA

*MONOGRAFIA APRESENTADA AO CURSO DE PEDAGOGIA
NA FACULDADE DE EDUCAÇÃO DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO REQUISITO PARA
OBTENÇÃO DO TÍTULO DE GRADUAÇÃO EM PEDAGOGIA.*

Orientadora: Professora Dra. Sabrina Moehlecke

COMISSÃO EXAMINADORA

Profº

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Profª

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro, de de 2015

DEDICATÓRIA

Aos funcionários e professores da Faculdade de Educação da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Vivemos hoje, nós que nos dedicamos à educação, qual Édipos diante da Esfinge. Ou deciframos o enigma que o monstro nos coloca ou somos devorados por ele. No processo educativo, ser devorado pela Esfinge é passar a fazer parte do sistema educacional vigente, tornar-se mais uma engrenagem dessa máquina social, reproduzindo-a a todo instante em nossos fazeres cotidianos. A condição de não ser mais uma engrenagem é sermos capazes de decifrar os enigmas que a crise na educação nos apresenta, conseguindo superar esse momento de rupturas. (Silvio Gallo)

AGRADECIMENTO

Agradeço à todos os professores da educação básica que me deram brilho para que nunca desistisse e que contribuíram para que esse meu sonho tornasse real.

Agradeço à professora Sabrina Moehleck por me acolher nessa etapa final e me orientar na condução deste trabalho.

Agradeço a todos que direto ou indiretamente tenha colaborado na realização desse projeto neste momento tão especial da minha vida.

A minha mãe pelas suas orações e fé dirigidas à mim para meu crescimento pessoal e espiritual.

RESUMO

Os Instrutores de auto escolas levaram anos para ter sua profissão regulamentada e reconhecida profissionalmente. O atual Código de Trânsito Brasileiro reparou essa falha e atendeu os interesses dessa categoria. Essa conquista traz seriedade ao processo de formação de instrutores pelas entidades que compõem o sistema nacional de trânsito. Essas mudanças foram necessárias para atender uma demanda profissional e a minha análise de tabelas e leis de trânsito permitiu um mapeamento da formação do instrutor e do funcionamento das auto escolas. Essas transformações influenciaram na condução do ensino para a formação desses instrutores e também dos candidatos a habilitadores para o exercício da cidadania no trânsito.

O objetivo deste trabalho está ancorado na lei 12.302/10 que regulamenta o instrutor de trânsito como profissão e com intuito de evidenciá-lo realizei um retrospecto de sua profissionalização e identifiquei os caminhos que levaram a esse intento. Como método de pesquisa essa descoberta aconteceu através de leituras do código de trânsito brasileiro e de autores que escreveram trabalhos sobre esses profissionais permitindo conclusões sobre a tematica trabalhada. Com o objetivo e a metodologia inclinada para essa proposta de pesquisa os resultados demonstraram que a formação do instrutor de trânsito é uma desdobramento dos processos legislativos e que os órgãos que atuam nessa regulamentação criaram meios para a concretização da formação, qualificação e reciclagem desse profissional.

Palavras chaves: Instrutor de trânsito, auto escolas e legislação do trânsito.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
1.1	Justificativa	11
1.2	Objetivo.....	11
1.3	Metodologia	12
2	EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO	13
2.1	Conceituando a Educação no Trânsito.....	13
2.2	Espaço de Educação não-formal	16
2.3	Práticas educativas na Auto Escola.....	23
3	BREVE HISTÓRICO DAS AUTOESCOLAS NO BRASIL	27
3.1	Histórico da Legislação.....	28
3.2	Legislação recente.....	30
3.3	Material pedagógico nos Centro de Formação de Condutores	41
3.4	As questões em debates.....	45
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	49
	REFERÊNCIAS.....	51
	ANEXOS.....	54

INTRODUÇÃO

1.1 Justificativa

O que motivou a escolha desse tema foi o início de minhas aulas teóricas e práticas como aluno de autoescola, pois se tratava também de um ambiente educacional. Ao participar desse processo de ensino e aprendizagem acabei por ter a percepção da importância dessa experiência para o desenvolvimento da monografia.

De acordo com Martins (2004), “as pessoas com motivação alta de realização tendem a preferir tarefas mais complicadas e não aquelas que só reforçariam seu êxito.” Sendo assim, ao apresentar meu pré-projeto na disciplina seminário de monografia alguns colegas que assistiram minha apresentação sugeriram o tema a formação de instrutores de autoescolas, o que aos poucos foi me seduzindo e alimentando a presente pesquisa. Confesso também que minha intenção seria trazer temas que se diferenciavam dos demais trabalhos apresentados durante o curso, muitas vezes engajados na Educação Infantil, Alfabetização, livros didáticos para crianças e etc.

O uso das vias públicas requer responsabilidade e respeito, sendo de relevância social tornar público a questão se os instrutores têm qualificação para preparar jovens e adultos no uso de ruas e avenidas com segurança na condição de motorista. Desta forma, surgem diferentes questionamentos: qual o espaço legal de formação desses instrutores? Qual a importância de regulamentar a formação dos instrutores? Raramente esses questionamentos fazem parte dos usuários de autoescolas, pois para esse usuário o que importa é adquirir sua carteira de habilitação se posicionando indiferentes quanto à qualificação de seu instrutor.

Esse tema tem sua importância ao estender o compromisso do estudante de pedagogia ao espaço não formal de educação, ampliando sua área de interesse muitas vezes limitada apenas ao espaço formal de educação. Esse trabalho também tem relevância para a vida contemporânea, pois evidencia o que está sendo realizado do ponto de vista legal na regulamentação do funcionamento de uma autoescola e na formação desses instrutores.

1.2 Objetivo

O presente trabalho visa discutir a formação, qualificação e atualização do profissional para atuar no processo de habilitação de condutores nos Centros de Formação de Condutores,

que diariamente certificam os cidadãos a conduzirem veículos terrestres em vias públicas e privadas no Brasil.

1.3 Metodologia

Para chegar a esses objetivos, debrucei-me sobre sites relacionados ao DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) e também sobre artigos que abordassem o assunto que envolvesse o meu tema. A leitura desses materiais me conduziu ao estudo do código de trânsito brasileiro e suas implicações na formação dos instrutores dos centros de formação de condutores. Foi realizada também uma pesquisa a respeito da legislação de trânsito, sendo acessado o portal de órgãos responsáveis que transcrevem em linhas gerais as demandas legislativas conforme a resolução nº 358 de 13 de agosto de 2010:

Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualizações de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências.

De posse desse material foram desenvolvidos:

- O levantamento histórico da legislação para essa formação.
- A situação e função hoje das auto escolas, para que foram criadas e desde quando elas existem.
- As exigências para ser instrutor: artigo 19 da Resolução 358/10 do CTB.
- Um aprofundamento na perspectiva educacional, a partir da conceituação do espaço não formal de aprendizagem.

A mídia digital foi um material indispensável para a pesquisa das atribuições dos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito no cumprimento da Política Nacional de Trânsito. Por meio de links disponibilizados nesses sites, foram colhidas informações a respeito da formação de instrutores dos CFCs e em decorrência disso, encontrei artigos, resoluções e decretos que fundamentam essa formação.

O Ministério das Cidades, o DENATRAN, o CONTRAN e o Governo Federal em edição comemorativa dos Cem anos de legislação do trânsito (1910-2010) publicaram um material impresso contendo toda legislação reunida e transcrita na íntegra tornando essa

publicação em um acervo completo e amplo de acesso ao público, que utilizei para dar suporte as minhas pesquisas e fundamentar o tema desse trabalho

2 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Durante o capítulo serão apresentados conceitos de educação no trânsito percebendo que o que define esse conceito são as demandas e as necessidades locais. Será abordado o espaço de educação não formal e sua importância em assumir um espaço que a educação formal não consegue ainda ocupar como política pública de educação. Por fim, apresento a organização teórica e prática das auto escolas e a atuação do instrutor nessa organização e sua responsabilidade com a sua formação e com a qualificação de seus alunos na aquisição dos saberes das regras e política nacional de trânsito.

2.1 Conceituando a Educação no Trânsito

O trânsito é parte integrante do nosso cotidiano e sendo um fenômeno da modernidade assume um status de praticidade e necessidade para dinamizar muitas formas de relações existente estendendo desde deslocamento pessoal à providências econômicas entre cidades. Os veículos automotores assumiram o protagonismo de ocupação das rodovias alterando sistematicamente a rotina espacial de países, cidades e bairros. Essa evolução gradativamente alcançada pela ação das indústrias ocasionou sérios impactos no modo de vida urbana apresentando um descompasso entre o aumento de veículos contra a demanda de infraestrutura viária que não consegue acompanhar esse crescimento veicular e também populacional.

O conceito educação no trânsito é uma variável de definições por estar imbricados em valores humanos, ético, formativo, cidadã, escolar, extraescolar que se estendem em projetos multifacetados e articulados com as necessidades e demandas locais.

A educação no trânsito surgiu como resposta à violência no trânsito, uma vez que as medidas legais não são suficientes para conter os problemas. Sem dúvida a educação no trânsito é uma das medidas que surtem mais respostas na prevenção de acidentes em vias públicas.

A educação no trânsito, como disciplina, tem sua origem nos Estados Unidos na década de 20. O objetivo do programa norte americano era habilitar o indivíduo a dirigir veículos automotores, além de abordar assuntos como a manutenção do veículo e as leis de trânsito.

A incorporação da educação de trânsito no currículo escolar também ocorreu pioneiramente nos Estados Unidos, na década de 30, a “American Automobile Association”, voltada para a manutenção preventiva dos veículos, passou a investir cada vez mais na disciplina.

Para o Contran as campanhas são indicadores importantes na conceituação desse assunto e no Art. 75, o CONTRAN estabelece um cronograma com as campanhas de âmbito nacional que serão promovidas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. A iniciativa tem como objetivo aumentar as iniciativas em datas de férias escolares, feriados prolongados e na própria Semana Nacional de Trânsito. Segundo o artigo 75 do novo Código de Trânsito Brasileiro:

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito. (CTB, 1997, p.24)

No Capítulo VI, em seu artigo 74, o referido documento apresenta a obrigatoriedade da educação de trânsito:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivas de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrão estabelecidos pelo CONTRAN.

Na leitura da legislação, observa-se a preocupação dos legisladores com o cumprimento do código de trânsito brasileiro. Considerando que o trânsito brasileiro apresenta altos índices de acidentes, comparativamente a outras nações, cabe ao poder público realizar investimentos educacionais com o intuito de melhorar o comportamento dos cidadãos nas vias públicas. A educação para o trânsito é importante porque envolve diferentes atores no trânsito, levantando informações relevantes como: sinalização, placas, respeito à legislação, entre outras.

Para Negromonte (2002), somente uma inclusão do assunto trânsito como tema transversal ou nas diversas áreas curriculares que o educador consegue perceber a dimensão do conceito educação no trânsito:

O ensino tradicional baseado na transmissão, com acúmulos de informações, como chamava Paulo Freire “educação bancária” hoje encontra-se ultrapassado. A escola nova com seus representantes John Dewey, Celestin Freinet e Anísio Teixeira exige da sociedade uma formação integral da situação, cuja tendência mais forte surgiu com advento da globalização e informática. Nesta visão, o conteúdo deve ser ponte entre informação sistematizada e a realidade social em qualquer área de conhecimento. O conceito de trânsito é introduzido em três partes básicas: locomoção, comunicação e convívio social. (Negromonte, 2002, p.65)

Podemos dizer que com base nesse argumento a autora apela para a inserção de temas do cotidiano na estrutura curricular. Dessa forma o conceito educação no trânsito assume uma característica de paradigma curricular.

Um outro fator que potencializa essa versão conceitual são os quatro pilares da educação que surgiu em 1995 pela Unesco e que a autora faz uma analogia com o contexto trânsito de forma responsável e clara: a partir do documento “Educação: um tesouro a descobrir”, a autora propõe um modo de abordar a educação no trânsito em suas múltiplas dimensões:

Analisando os Quatro Pilares da Educação, surgido em 1995, dentro do contexto trânsito, observamos que: aprender a aprender (conhecer os problemas e buscar soluções mais viáveis na educação para evitar acidentes); aprender a fazer (aprendendo a agir sobre o meio no seu cotidiano, agindo na hora exata como pedestre ou condutor); aprender a viver juntos (cooperar, pois o trânsito é um convívio social das atividades humanas) e aprender a ser (via essencial que integra as três, transformando o nosso mundo para o bem estar da coletividade), através da lição de vida que deve ser iniciada na escola. (Negromonte, 2002, p.66)

2.2 Espaço de Educação não-formal

Diversas políticas públicas dependem de processos de educação não formal. As ONGs, os movimentos sociais, as entidades civis (fundações, associações e cooperativas), todos esses tipos de organizações possuem ações vinculadas à educação não formal. Segundo Maria da Glória Gohn, a educação não formal favorece a promoção de uma educação cidadã, participativa e emancipadora.

Durante o processo de aprendizagem e formação dos indivíduos para determinada atividade, um dos aspectos centrais mais relevantes é relacionar o conteúdo da aprendizagem ao cotidiano. Se a vida do ser humano não pode ser resumida à escolaridade, não devemos negar a importância da aprendizagem em ambientes não escolar. Nesse sentido, Gohn (2010) reforça essa tese:

Em princípio podemos caracterizar a educação formal como aquela desenvolvida nas escolas, com conteúdo previamente demarcados; a educação não formal é aquela que se aprende “no mundo da vida”, via processos de compartilhamento de experiências, principalmente em espaços e ações coletivas cotidianos. (Gohn, 2010, p. 16)

A educação não formal é uma modalidade que acontece fora dos ambientes escolares, abrangendo desde organizações sociais até o aprendizado numa autoescola. Há no entorno do ensino regulamentar uma variedade de ações educativas que surge como meio de interlocução entre os saberes do espaço escolar formal com o não formal. Autores como Gohn (2010) afirmam que a escola não é território proibido às práticas educativas não formais, ao contrário, deveria incorporá-las. A educação não formal se torna bastante abrangente pois possui uma demanda própria, independente de idade, classe social, gênero ou religiosidade. Essa maneira não formalizada de educar envolve áreas tão abrangentes que acaba por representar um número grande de pessoas em busca de mais elementos para sua cultura. Se no sistema formal ou escolar, a aprendizagem é encarada como um processo de formação que favorece a aquisição de saberes e habilidades, existe num mundo exterior a esse sistema abordagens atuais que encaram a incorporação de uma habilidade ou técnica não como um fim em si.

É um grande desafio definir a educação não-formal. Ainda carregando alguns preconceitos, esse tipo de ação para educar se contrapõe às expectativas do ambiente da educação formal ou escolar. Ele traz um novo olhar, encarando a questão da educação, da

cultura e formação dos indivíduos sob um viés mais holístico e não visando apenas a preparação de uma pessoa para determinada atividade é uma tendência inevitável.

A educação não formal, segundo Gohn, é uma área da educação que não utiliza processos escolarizáveis, designando um processo com várias dimensões:

- a aprendizagem política dos direitos dos indivíduos enquanto cidadãos;
- a aprendizagem de habilidades e/ou desenvolvimento de potencialidades;
- a aprendizagem e exercício de práticas que capacitam os indivíduos a se organizarem com objetivos comunitários;
- a aprendizagem de conteúdos que possibilitem a compreensão do que se passa ao seu redor;
- a educação desenvolvida na mídia

A questão da intencionalidade é um salto em direção a demarcação de seus objetivos, o que a diferencia da educação informal, que ocorre em praticamente qualquer interação social, mas sem uma intenção específica. Gohn contribui parcialmente para essa questão ao dizer que há na educação não formal uma intencionalidade na ação, no ato de participar, de aprender e de transmitir ou trocar saberes. Para a autora sua finalidade é abrir janelas de conhecimento sobre o mundo que circunda os indivíduos e suas relações sociais e que seus objetivos não são dados a priori, eles se constroem no processo interativo, gerando um processo educativo. A transmissão de informação e formação política e sociocultural é uma meta na educação não formal.

O centro de formação de condutores se encaixa nesse argumento uma vez que nas aulas teóricas e práticas são administradas o princípio da alteridade e do respeito aos pedestres e demais condutores. Se no sistema formal ou escolar, a aprendizagem de determinados conteúdos é um processo previamente elaborado, existe num mundo exterior a esse sistema um outro tipo de abordagem que incorpora o aprender fazendo que é bem comum durante as aulas de direção dos alunos. Os conteúdos desenvolvidos nas auto escolas possuem ainda a característica de não serem transmitidos sempre da mesma forma, pois os indivíduos acabam por reelaborar os processos conforme as necessidades, de uma forma dinâmica. Por outro

lado, tem o suporte das tecnologias da informação cada vez mais avançadas aceleraram esse processo, com redes de compartilhamento que favorecem todo o processo de construção do conhecimento. Essas características do mundo contemporâneo favorecem a educação não formal, assunto central do capítulo, criando um contexto favorável para o desenvolvimento de novos territórios de pertencimento para os grupos envolvidos.

Na educação não formal acontece um processo de aprendizagem menos enraizado do que na educação formal. Existe também a definição para educação informal. Se na educação formal os conteúdos são previamente estabelecidos, na educação informal, a aprendizagem acontece durante os momentos de socialização (família, rua, clube, igreja), geralmente a educação informal é carregada de valores culturais próprios.

A principal diferença entre educação não formal e educação informal é a intencionalidade da ação. Na educação não formal, os indivíduos partem com a intenção de realizar o aprendizado, enquanto a educação informal acontece quase de forma espontânea.

A educação não formal é desempenhada a partir do compartilhamento de experiências em espaços coletivos. A educação não formal tem uma tradição no âmbito da educação cidadã porque pressupõe formas de democratizar o acesso à educação. A educação não formal visa acima de tudo a promoção e democratização do conhecimento, formar cidadãos emancipados.

A educação não formal promove a produção do saber por alcançar ambientes que a educação formal não consegue abranger. Essa característica favorece sua integração com campos de atuação onde os indivíduos podem vir a exercer a afirmação de sua cidadania. Segundo Gohn (2010):

A educação não-formal não tem o caráter formal dos processos escolares, normatizados por instituições superiores oficiais e certificadores de titularidades. Difere da educação formal porque essa última possui uma legislação nacional que normatiza critérios e procedimentos específicos. A educação não formal lida com outra lógica nas categorias espaço e tempo, dada pelo fato de não ter um currículo definido a priori, quer quanto aos conteúdos, temas ou habilidades a serem trabalhadas. (Gohn, 2010, p.22).

A educação não formal possui uma tendência a ter uma perspectiva mais emancipadora, mais holística. A educação formal tem uma dificuldade para atividades mais experimentais, geralmente reservadas a poucas escolas. A educação não formal consegue atuar aonde o ensino formal tem dificuldades e que em linhas gerais ocupa com muita

destreza seu papel formador e instrutivo expandindo sua ação educativa onde a educação formal não chega.

Ao invés de ser considerada a partir de uma noção de complementação, a educação não formal deveria ocupar um espaço próprio, principalmente na questão da formação para a cidadania que poderia ser utilizadas pelas autoescolas. A formação para uma cultura cidadã, humanizada, estabelece para a educação não formal um processo que vai além das intenções de escolarizar. Tem poder de interferir no comportamento dos indivíduos a partir de programas de formação de cidadãos.

Nos anos de 1990 a educação não formal passou a ter um lugar de destaque no cenário nacional frente às mudanças na economia, na sociedade e no mundo do trabalho. Foi valorizado o aprendizado grupal, bem como os valores culturais que revelam o indivíduo em suas habilidades e potenciais extra curriculares. (Serviço Social & Realidade, Franca, v. 19, n. 1, 2010, p. 249)

A educação não formal tem o papel de desempenhar processos educativos que não encontram espaço nas escolas, segundo Gohn (2001), como, por exemplo

- situações organizacionais da sociedade civil,
- ações coletivas referentes ao terceiro setor da sociedade,
- movimentos sociais, organizações não-governamentais e entidades sem fins lucrativos e
- projetos comunitários e sociais.

(GOHN, 2001-pg)

Os projetos comunitários e sociais podem ser estabelecidos através de parcerias entre as escolas e a comunidade educativa, em conselhos (criança, adolescente, juventude, etc.) e colegiados (GOHN, 2001). Atualmente, a educação ganha mais importância principalmente por causa do contexto da globalização. O ambiente altamente competitivo aumenta a demanda

por conhecimentos e informação e as instituições educacionais buscam dar conta dos novos tempos.

Para compensar as deficiências da escola pública de massa, há uma tendência de respostas as essas deficiências por parte da educação não formal em acolher algumas iniciativas de formação e preparação de profissionais que elevem a qualidade do ensino. Segundo Gohn (2001), as políticas educacionais mais recentes privilegiam a educação e estabelecem um novo campo para a educação não formal mais destacado:

A educação não formal designa um processo com quatro campos ou dimensões, que correspondem as suas áreas de abrangência. O primeiro envolve a aprendizagem política do direito dos indivíduos enquanto cidadãos, isto é, o processo que gera a conscientização dos indivíduos para a compreensão de seus interesses e do meio social e da natureza que o cerca, por meio da participação em atividades grupais. Participar de um conselho de escola poderá desenvolver esta aprendizagem. O segundo, capacitação dos indivíduos para o trabalho, por meio de aprendizagem de habilidades e/ou desenvolvimento de potencialidades. O terceiro, aprendizagem e o exercício de práticas que capacitam os indivíduos a se organizarem com objetivos comunitários, voltadas para a solução de problemas coletivos cotidianos. O quarto é aprendizagem dos conteúdos da escolarização formal, escolar em formas e espaços diferenciados (p.99).

A educação não formal é uma das vias de promoção da cidadania dos indivíduos, baseada em processos de conscientização, é uma ótima ferramenta na construção de um cidadão cada vez mais participativo. Para Gohn (2001, p.100), a educação não formal é diferente da educação informal por causa de sua “intencionalidade de dados sujeitos em criar ou buscar determinadas qualidades e/ou objetivos”

Embora mais autônoma e carregando um maior grau de espontaneidade que o ambiente escolar tradicional, a educação não formal não significa não possuir organização, planejamento e elaboração de conteúdo. Ainda segundo Gohn (2001): “os dois únicos elementos diferenciadores que têm sido assinalados pelos pesquisadores são relativos à organização e à estrutura do processo de aprendizado (p.100).”

Principalmente no caso da educação não formal, as práticas pedagógicas têm que buscar cotidianamente atitudes inovadoras, pois boa parte dos conhecimentos serão adquiridos em ambiente experimentais. A educação não formal demonstra como existem inúmeras

possibilidades para a saltos significativos no processo ocupacional de ensino, não existe uma única maneira de educar. A escola não pode ser considerado o lugar exclusivo para a prática pedagógica.

Para Gohn (2006), a educação não formal capacita os indivíduos principalmente a se transformarem em cidadãos. Permite a criação de oportunidades através da educação e transmissão de conhecimento aonde os indivíduos se encontram, próximo de suas relações sociais mais centralizadas. Segundo a autora:

Na sociedade civil organizada vinculada a programas e projetos sociais, nas ONGs, movimentos sociais de educação não formal. A Educação não formal é uma possibilidade de produção de conhecimento em territórios fora das estruturas curriculares da Educação formal (Gohn, 2011, p. 14).

A educação não formal possui objetivos semelhantes às práticas escolares, porém a forma de realização do processo de aprendizagem se difere. Na educação não formal fica mais claro como o espaço de formação para saberes interfere na aprendizagem. A presença de questões relativas à coletividade acontece de forma complementar a encontrada no ambiente escolar.

A educação não formal constrói conteúdos que assessoram o sujeito em sua formação, sendo em aulas de direção ou em seminários visando a cidadania, esse tipo de educar é relevante, tendo papel de destaque nos contextos históricos e sociais.

A educação não formal auxilia o mundo em sua transformação constante ao permitir novos espaços para a reflexão. O dinamismo do mundo contemporâneo impôs alterações radicais na educação escolar. Mudanças nas conjunturas sociais e históricas obrigaram à educação a ampliar seu conceito. Para Gohn (2011), a educação foi convidada a transpor os muros da escola, adentrando nos espaços domésticos, do trabalho, do lazer entre outras. Superando em importância muitos aspectos existentes na educação escolar formal, como o processo de ensino-aprendizagem para a cidadania.

A Educação ampliou seus processos educativos para fora das escolas também, auxiliando a sociedade em seus processos organizacionais, disseminando cidadania pelas comunidades. Segundo Gohn (2010), a educação não formal era um campo de menor importância no Brasil, até os anos de 1980. Essa menor importância era compartilhada tanto pelas políticas públicas como pelos próprios educadores.

A institucionalização dos processos educativos em espaços não formais dará um passo adiante apenas em 1996, com a promulgação da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDBEN). A LDBEN define, em seu artigo primeiro, a educação como:

Processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais (LDBEN, 1996).

A pesquisa a respeito das novas possibilidades e práticas educativas não formais representa um avanço importante para a educação. A tradição voltada para a formação cidadã e seu caráter humanista demonstram como a educação não formal de maneira alguma compete com a educação formal. Segundo Gonh (2011, p.14):

Os processos educativos desses espaços e seus indivíduos como sujeito e protagonista de sua história, um sujeito político, que pensa, que age, tudo isso são saberes que nossa pesquisa pretende investigar. Espaços importantes da sociedade abarcam as atividades da Educação não formal e suas práticas educativas e distribuem-se em inúmeras dimensões.

A educação plena requer um conjunto de formas de educar, desde a educação formal com conteúdos mais normatizados até a educação informal, onde encontramos indivíduos sendo educados quase que espontaneamente, todas as formas de educar acabam por integrar o conceito de educação como algo mais abrangente.

A educação não formal se articula com as outras duas maneiras de educação. Baseada em saberes desenvolvidos no decorrer da existência, as experiências são adquiridas a partir da participação social. Processos de aprendizagens podem ser desempenhados de forma mais dinâmica e a intencionalidade nos processos é mantida.

A educação no século que praticamente se inicia dispõe de novas perspectivas, o fenômeno da globalização, a ascensão do terceiro setor, as possibilidades de educação on-line demonstram como os profissionais que almejam se inserir nesse mercado de trabalho devem buscar uma atualização constante.

2.3 Práticas educativas na Auto Escola

A sociedade cada vez mais requer profissionais mais qualificados para atuarem num ambiente extremamente dinâmico e competitivo. Cabe aos instrutores se prepararem para o ofício, visando sempre a sua qualificação profissional para a promoção da cidadania nas vias públicas. Ferramenta e alternativa pedagógica, as auto escolas como espaço não formal de educação atuam numa perspectiva de alteridade na medida que pessoas excluídas muitas vezes do processo escolar tradicional optam em aprender a dirigir para ser valorizado no mundo do trabalho. Uma característica importante no ambiente escolar desses cursos é contar com pessoas com espírito colaborador, atuando de forma solidária, preocupadas com o desenvolvimento individual dos candidatos a motorista e da sociedade civil.

Observe que as pessoas ao tirarem uma carteira vem de todos os níveis sociais e têm objetivos dos mais diversos; o interesse pelo exercício profissional não é o da maioria. Frente a essa leva formadora, o instrutor representa um atestado de qualidade para o educando de espaços não escolares ao possibilitar que o mesmo examine fora do espaço escolar um alternativa ao seu desejo de aprendiz antecipando a ele um saber (dirigir) que poderá torna-lo mais favorável para seu desenvolvimento e sonhos profissionais. Essa intenção bem desempenhada sinaliza para diminuir os efeitos que o mercado e as necessidades demandam no mundo do trabalho.

A sociedade passa por transformações e a escola frente a essa realidade já não é o único espaço de saber disponível. Os centros do formação de condutores, como uma experiência da educação não formal, atendem a uma necessidade educativa ainda em discussão no ensino escolar embora este não tem o propósito de formar condutores mas apenas conhecer a cidadania no trânsito ficando para os centros de formação de condutores a tarefa que seus educandos sigam com seus projetos pessoais e profissionais. Essa realidade encontra ressonância em Negromonte (2002), ao afirmar que o código de trânsito brasileiro ficou mais rigoroso e eficaz porém em contrapartida as políticas educacionais não sistematizou esse questão no ensino escolar sendo dessa forma expressada pela autora:

Observamos ao longo dos nossos estudos que mesmo com o novo código de trânsito brasileiro apresentando medidas mais eficazes e rigorosas que as anteriores, os atrasos da nossa cultura educacional continuam causando estragos permanentes e a longo prazo (Negromonte, 2002, p.19)

Diante desse cenário torna-se imprescindível trazer à tona nesse trabalho uma importante experiência que aconteceu na Cidade de Sabará-MG devido ao seu caráter inovador que envolveu autoescola, escola e comunidade conforme Martins (2004):

Apesar das dificuldades, além de prestar serviços à comunidade sabarense com seus variados cursos, tais como Legislação de Trânsito, Prática de Direção, Cidadania, Meio Ambiente, Direção Defensiva, Mecânica, Reciclagem Infratora, Movimentação de Cargas Perigosas, vem também atuando nas escolas de Ensino Fundamental, levando por meio de seus instrutores, noções básicas de educação para o trânsito. Pelo menos dois projetos já foram conduzidos na escola de Sabará e estão sendo retomados e aperfeiçoados para constituírem parte das atividades práticas desta pesquisa (Martins, 2004, p.80)

Ademais, esse tipo de entrelaço surge para desfazer uma lacuna muito sensível aos tramites burocráticos de gestão e administração da educação pública. Dessa forma Martins (2004) conclui:

O diretor do Centro de Formação de Condutores de Sabará vem recebendo nas dependências do centro de formação, a seu convite, alunos de diversas escolas e classes de Ensino Fundamental, para palestras e outros eventos sobre educação de trânsito (Martins, 2004, p.80)

Com base nessa experiência não é exagero comentar que as autos escolas atuam indiretamente como um elo educacional com a realidade estando em consonância com os parâmetros curriculares nacionais conforme Negromonte (2004)

O assunto trânsito pode ser incluso nos temas transversais ou nas diversas áreas curriculares, usando a interdisciplinaridade, transdisciplinariedade e multidisciplinariedade em Língua Portuguesa, Matemática, História, Geografia, Física, Química, Educação Física, como elemento constante de análise, reflexão e debates, só assim o educador consegue perceber a dimensão do conceito de trânsito. Dessa forma ele fica consciente do conhecimento de seus alunos e das capacidades cognitivas, físicas e de relação interpessoal, isenção pessoal, ética, e, assim, de uma infinidade de opções para introdução deste conteúdo. Esse tema extrapola a sala de aula, tornando-se a cidade laboratório vivo de aprendizagem (Negromonte, 2002, p.68)

Essa opinião traduz uma lacuna a ser implantada em larga escala nas unidades de ensino tendo em vista que a introdução desses sugeridos conteúdos levará a discussão de

Saúde, Ética, Meio Ambiente, Cidadania, Direitos Humanos e tantos outros. Ainda que essa oferta esteja timidamente ocorrendo, a auto escola providencia essa dinâmica transversal nos períodos não escolar de jovens e adultos interessados em adquirir sua carteira de habilitação.

Para Negromonte (2002), a Direção Defensiva constitui a mudança do comportamento do condutor a fim de dirigir defensivamente para sua própria segurança e das outras pessoas. Segundo ela:

No dia a dia, diversas situações perigosas ocorrem, e pela nossa falta de atenção no trânsito, causamos acidentes. Há também condições alheias a nossa vontade, como luz, tempo, via, trânsito, veículo, condutor, carga e passageiro. (Negromonte, 2002, p. 82).

A carga horária para Direção Defensiva são de dezesseis horas e sua principal meta é de preparar o candidato a motorista a ser prudente ao volante prevendo ações dos demais condutores mantendo sempre consciência do perigo. No entanto alguns fatores físicos e emocionais podem comprometer negativamente esse aprendizado teórico como a fadiga, audição, visão, familiaridade com a via, dirigir com pressa ou sob pressão, entre outros. Vidas (2003), resume:

Para que um condutor pratique a direção defensiva, é importante que ele tenha todos os seus sentidos e reflexos prontos para qualquer decisão ou reação. Por isso, ele não deve beber ao dirigir. (Vidas, 2003, p.68)

Não menos importante é o tema da Legislação de Trânsito que o candidato deverá cumprir dezoito horas teóricas na auto escola. Cada aula ocorre em torno de cinquenta minutos e nessa etapa o aluno deverá se apropriar de conhecimentos básicos sobre nomenclatura e funções de órgãos de trânsito, infrações, penalidades, medidas administrativas, normas de circulação e outras variedades que se encontram inseridas nesses conteúdos. Embora esse tema traga noções gerais da operacionalidade do código de trânsito brasileiro e do sistema nacional de trânsito é relevante que o instrutor seja reflexivo com seus alunos conforme Araújo (2001):

O rigor dessa lei é uma faca de dois gumes, pois se de um lado coíbe a ocorrência de infrações, de outro pode servir de estímulos à corrupção por agentes que se utilizam dessa rigorosidade para persuadir o usuário a “resolver” o problema. (Araújo, 2001, p. 15).

Na Noções de Primeiros Socorros, caberá ao alunos da auto escola cumprir quatro horas aulas. Nesse tema o aluno terá noções de como agir em caso de acidentes nas vias. Há uma gama de situações que poderão existir e vai exigir do aluno habilidades na assistência aos ocupantes de veículos ou pedestres. Vidas (2003) assim desenvolve essas noções:

A fim de capacitar os candidatos a condutores e motociclistas, enumeramos as medidas mais importantes e imediatas a serem tomadas em caso de acidente, de modo que ao chegar o socorro médico, a vítima já tenha recebido os primeiros socorros. Esse conhecimento impede que a situação se grave e muitas vezes salva vidas. (Vidas, 2003, p. 93).

Pela minha experiência como aluno de auto escola falta nessa aula teórica uma prática que demonstre alguma prestação de socorro como manuseio de materiais a ser utilizado ou verificar sinais vitais.

Por fim o tema Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito com carga horária de quatro horas encerra as aulas teóricas concluindo assim as quarenta e cinco horas aula. Na perspectiva ambiental, esse tema em auto escolas objetiva construir uma consciência de respeito e condições do veículo para não poluir a natureza. As aulas tratam de vários aspectos esclarecendo inclusive as infrações ambientais que flagrada e comprovada serão aplicadas no motorista infrator. Essa infração pode ser desde atirar um objeto na rua pela janela ou produzir gases poluentes acima do permitido pela resolução do Contran.

Já no Convívio Social no Trânsito, Vidas (2003) adverte:

O convívio das pessoas em vias públicas envolve uma série de fatores que, se não forem levados em consideração, tornam o trânsito violento e propenso a acidentes. Nas vias públicas há diversos tipos de condutores e pedestres que precisam conviver pacificamente, respeitando os direitos e deveres alheios para que haja harmonia (Vidas, 2003, p. 109).

A correria do dia-dia nas vias públicas torna a mesma um espaço de competitividade e de intolerância e que pode ser fatal tanto para condutores quanto para pedestres. Esse capítulo do curso é de grande importância ética para os candidatos porque reforça a necessidade de ter equilíbrio emocional quando estiver ao volante.

Assim ocorre as Práticas Educativas em uma auto escola que tenha o compromisso em habilitar bons condutores. Essas noções servirão como guia para que os alunos façam

simulados e provas teóricas. Após essa etapa serão iniciadas as aulas práticas de direção que vão acomodar o aluno com as ruas e o seu veículo. O aluno vai experimentar suas habilidades motoras, assimilar as condições do ambiente veicular e vivenciadas essas duas estará acomodado para conduzir com mais segurança. Esses esquemas gradativamente adquiridos irá tornar o candidato capaz de finalizar seu aprendizado e hábil para realizar seu exame definitivo. Caberá ao instrutor transmitir confiança e segurança para que o aluno obtenha a sua tão sonhada habilitação.

3 BREVE HISTÓRICO DAS AUTOESCOLAS NO BRASIL

A Revolução Industrial (1760-1830) impulsionou a fabricação de automóveis, a partir da criação do motor de combustão interna. Esses avanços geraram grandes problemas relacionados ao trânsito, como a emissão de gases poluentes e os acidentes ocasionados pela imprudência na condução dos veículos. O primeiro carro a chegar ao Brasil foi datado em 1897, sendo importado da França e pertencia ao abolicionista e republicano Jose do Patrocínio.

De acordo com Chaves (2012), a primeira autoescola de que se tem notícia, no mundo, teria sido fundada em Liverpool, Inglaterra, em 1901, e teria operado durante apenas um ano. Entre as mais antigas escolas para motoristas ainda em funcionamento, há registro de uma, na Pensilvânia (EUA), fundada em 1932. No Brasil, a primeira autoescola que se tem registro pertencia ao Gaúcho Levino de Moura Borges, criada no dia 1º de Janeiro de 1932, sobre o nome de Auto Escola São Cristovão. É provável que essa autoescola seja a pioneira na prestação de serviço de formação para a direção.

Segundo Chaves (2012), Levino de Moura Borges nasceu em Encruzilhada do Sul, em 1907, e morreu aos 94 anos. Aos 17, trabalhava na Sul Ford, revendedora da marca em Rio Pardo. Além de vender os carros, muitas vezes tinha que ensinar o novo proprietário a manejá-los. Na Capital, nos anos 1930, trabalhava como garçom e fazia um bico por comissão num ponto de táxi do centro da cidade, sonhando em comprar seu próprio carro e montar a escola de motoristas. Foi, ainda, guarda de trânsito, e operou manualmente os semáforos dos principais cruzamentos. Economizou e vendeu um rádio para comprar um Essex (1927) usado.

O poeta Olavo Bilac obteve emprestado do abolicionista José do Patrocínio o carro já mencionado anteriormente e provocou na Barra da Tijuca o primeiro acidente de trânsito no Brasil, ao colidir-se numa árvore. Outro acidente que teve repercussão foi do cãozinho Fox,

atropelado na cidade de Joinville/SC pelo primeiro veículo a desembarcar na cidade, essa ocasião foi noticiada pelo jornal da época “KolonieZeitung.” Diante desse quadro, o poder público e o Automóvel Clube do Brasil começaram a se esforçar para tornar o trânsito mais seguro, falando em regras de circulação para proteger os pedestres e os motoristas. Autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro, com o intuito de disciplinar o trânsito, criaram em 1903 a concessão das primeiras licenças para dirigir, sendo que “em 1906, adotou-se no país o exame obrigatório para habilitar motoristas”. (PONTES 2009 Apud, OLIVEIRA 2010)

3.1 Histórico da Legislação

A primeira legislação referente ao licenciamento de condutores de veículo foi adotada no ano de 1908 em Rhod Island. Sobre essa legislação não foi possível localizar um documento comprobatório, no entanto de acordo com a obra Cem anos de DENATRAN (2010, p. 05):

A legislação de trânsito brasileira é vasta e rica em leis, decretos, resoluções e portarias que publicados no decorrer de 100 anos, nos permitem compreender o dinamismo do tema e sua necessidade de revisão e de atualização permanentes. Isso porque, com o passar do tempo, os costumes, as pessoas, as sociedades mudam e novas demandas devem ser atendidas.

Desde a publicação do Novo Código Brasileiro de Trânsito em 1998, as antigas autoescolas se descobriram frente a uma grande exigência: passar a atuar como Centros de Formação de Condutores, com a obrigatoriedade de formar novos motoristas através de aulas teóricas e práticas, isto é, se transformando, a partir daquele momento em "escolas" no sentido real e mais amplo possível da palavra:

Dentro deste novo contexto, revelaram-se palavras até então um pouco estranhas aos profissionais que atuavam nos mesmos: qualidade da formação, avaliação, ensino-aprendizagem, técnicas de ensino, didática, material audiovisual, planejamento de ensino, objetivos instrucionais, métodos e técnicas de ensino, acompanhamento, motivação, etc... Isto é, querendo ou não, conscientes ou não deste novo cenário, a realidade mudou, e muito... (Machado, 2011)

Para se relacionar no trânsito, algumas medidas legais precisavam ser adotadas. As leis são uma das ferramentas importantes no controle dos comportamentos de modo irrestrito, pois

é a partir de sua aplicação que podemos conviver em relativa harmonia na vida pública e pessoal. Essa prerrogativa é válida quando o assunto é legislar em prol de um programa nacional de trânsito. O Departamento Nacional de Trânsito, numa atitude ousada e pedagógica, publicou o livro “Cem Anos de Trânsito no Brasil, que descrevia a legislação na área, abordando o trânsito no período entre 1910 a 2010.

O primeiro Código de Trânsito do Brasil foi o Decreto-Lei nº 3.671 de 25 de setembro de 1941, depois veio a Lei nº 5.108 de 21, de setembro de 1966. Hoje encontra-se em vigor o Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. A presente pesquisa apresenta a análise das resoluções anteriores aos respectivos decretos lei de 1941 e 1966, como a vigência foi aprovada e sua eficácia expressa ao longo do capítulo quatro.

O primeiro passo regulador para essa categoria foi através da Resolução 502/76, que regularia o funcionamento dos cursos dos Examinadores de trânsito, Diretores e Instrutores de Escola de Formação de Condutores de Veículos Automotores e de Instrutores Autônomo. Essa resolução seria revogada seis anos mais tarde pela de nº 600/82, que estabelece normas para funcionamento nos Departamentos de Trânsito, dos cursos para formação de diretores de ensino, de Instrutores de Auto Escolas e de Examinadores de Trânsito. Nesse caso, a resolução 600/82, amplia uma parte da lei revogada ao estabelecer normas para o funcionamento dos departamentos e cursos de formação para Diretores, Instrutores e Examinadores. Por fim a resolução de nº 321/09, que ainda está em vigor, instituiu o exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função em todo território nacional. Essas constantes revisões são consequências das complexas relações entre o trânsito e os cidadãos, definindo gradativamente novas condutas tanto no âmbito administrativo, quanto no uso das vias públicas.

3.2 Legislação recente

Considerando o histórico da legislação registrado e discutido no subitem anterior podemos acolher informações e curiosidades que motivaram a atualização do sistema nacional de trânsito por meio de uma legislação que incorpore as demandas da formação do instrutor e a normatização dos cursos que formam profissionais para atuar nos centro de formação de condutores. A finalidade do levantamento histórico das leis de trânsito no Brasil objetiva

comparar os espaços que vieram a ser preenchidos pela necessidade que determinado período exigia.

Essa tabela ilustra o antes e o depois da Lei 12.302/10 e que resultou na resolução 358/10 no Conselho Nacional de Trânsito. Ela reforça o esforço do legislativo e executivo para cobrir as demandas que ao longo dos anos permaneceram invariáveis.

Instrutor de trânsito	
Antes	A partir de 3 de agosto de 2010
Resolução 74/98 e Portaria 47/99	Lei 12.302
Idade mínima 21 anos	Idade mínima 21 anos
Curso de ensino médio	Curso de ensino médio
Dois anos de habilitação na categoria que pretende ministrar aula	Dois anos de habilitação e um ano na categoria “D”
Não ter sofrido penalidade de cassação da CNH	Não ter sofrido penalidade de cassação da CNH
Não ter cometido infração de natureza grave ou gravíssima no período de 12 meses	Não ter cometido infração de natureza gravíssima no período de 60 dias
Certificado de curso específico e participação em curso de primeiros socorros e direção defensiva	Certificado de curso específico e participação em curso de primeiros socorros e direção defensiva

Analisando as mudanças, pode-se considerar que elas foram muito significativas. Conforme está explícito na quarta linha da tabela, nessa faixa é concedido o direito ao candidato a instrutor de ministrar aulas desde que possua pelo menos dois anos de habilitação na mesma categoria em que queira ensinar. Com redação da lei 12.302/10, a exigência é mantida, mas o instrutor deverá também estar habilitado na categoria “D” por no mínimo um ano. Na faixa seguinte, o candidato a instrutor não poderá ter cometido no período de sessenta dias uma infração de natureza gravíssima, conforme a lei 12.302/10. Anteriormente a essa lei,

o período era de doze meses. Percebemos então que a condição em caso do candidato a instrutor ser um infrator ficou mais rigorosa.

A legislação recente cuidou de reformar o conteúdo curricular no que se refere a carga horária. Essa ação cautelar eleva o tempo de ensino para envolver os candidatos num aproveitamento maior dos conteúdos didáticos. A tabela a seguir sistematiza a carga horária para quem quiser se habilitar numa dessas funções nos CFC. Como uma cópia da tabela anterior, emprega o antes e o depois da resolução 358/10 do CONTRAN:

Curso	Carga horária (Portaria 47/99)	Nova carga horária (Resolução 358/10)
Diretor-Geral	140 horas/aula	220 horas/aula
Diretor de Ensino	140 horas/aula	220 horas/aula
Examinador de Trânsito	132 horas/aula	208 horas/aula
Instrutor de Trânsito	120 horas/aula	180 horas/aula
Instrutor de curso especializado	120 horas/aula	270 horas/aula

As diretrizes estão assim firmadas dentro da resolução 358/10:

1. DIRETRIZES GERAIS

I – DOS FINS

Estes cursos têm a finalidade de capacitar profissionais para atuar no processo de formação, atualização, qualificação e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos.

Para atingir seus fins, estes cursos devem dar condições de:

1. Ao Instrutor de Trânsito e ao Instrutor de Curso Especializado:

- planejar e avaliar atividades educativas do processo de formação de condutores;
- demonstrar flexibilidade, compatibilizando diferenças entre os candidatos e condutores;
- demonstrar domínio do conteúdo a ser ministrado no processo de formação, qualificação, atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos.
- ministrar aulas práticas de direção veicular, acompanhando e avaliando o desempenho dos candidatos e condutores;
- demonstrar domínio no processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

2. Ao Diretor Geral de CFC:

- planejar e avaliar as atividades desenvolvidas no CFC;
- coordenar atividades administrativas, gerenciando os recursos humanos e financeiros do CFC;
- participar do planejamento estratégico da instituição;

- interagir com a comunidade e setor público;
 - exercer liderança demonstrando capacidade de resolver conflitos.
3. Ao Diretor de Ensino de CFC:
- planejar e avaliar atividades educacionais realizadas no CFC;
 - coordenar as atividades pedagógicas do CFC;
 - coordenar a atuação dos instrutores no CFC;
 - participar do planejamento estratégico da instituição;
 - interagir com a comunidade e setor público;
 - exercer liderança demonstrando capacidade de resolver conflitos.
4. Ao Examinador de trânsito:
- avaliar os conhecimentos e as habilidades dos candidatos e condutores para a condução de veículos automotores;
 - demonstrar habilidade de relações interpessoais nas situações de exame

Planejar, qualificar, capacitar, coordenar e avaliar são alguns verbos imperativos presentes para os candidatos que desejam ocupar tais atividades dentro dos CFC. Essa formação completa deverá ser uma prerrogativa da carga horária e da qualidade do curso. O que importa nessa presente transcrição é a seriedade nos critérios de seleção para admitir esse profissional.

Por fim, vejamos agora a avaliação, certificação e a validade do curso:

III – DA AVALIAÇÃO

Ao final de cada módulo será realizada prova sobre conteúdos trabalhados pelas instituições que ministram os cursos.

Será considerado aprovado no curso de capacitação o aluno que obtiver aproveitamento mínimo de 70 % em cada módulo.

O aluno reprovado ao final do módulo poderá realizar nova prova a qualquer momento, sem prejuízo da continuidade do curso. Caso ainda não consiga resultado satisfatório deverá repetir o módulo em outra edição do curso.

Com frequência mínima de 75% em cada um dos módulos. Caso o aluno não atinja o mínimo de frequência estabelecido em um ou mais módulo (s), poderá repeti-lo (s) em outra turma ou edição do curso, aproveitando os módulos em que atingiu o estabelecido.

Nos cursos de atualização, a avaliação será feita através de observação direta e constante do desempenho dos alunos, sendo dispensada atribuição de nota ao final do curso.

IV – DA CERTIFICAÇÃO

a) Será emitido certificado de conclusão do curso de capacitação ao aluno aprovado em todos os módulos do curso;

b) Será emitido certificado de conclusão do curso de atualização ao aluno com frequência mínima de 75% em cada um dos módulos. Caso o aluno não atinja o mínimo de frequência estabelecido em um ou mais módulo (s), poderá repeti-lo (s) em outra turma ou edição do curso, aproveitando os módulos em que atingiu o estabelecido.

c) Os alunos certificados neste (s) curso (s) terão os dados correspondentes registrados nos sistemas informatizados do órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

d) Os certificados deverão conter no mínimo os seguintes dados:

- nome completo do aluno;
- data de conclusão do curso;
- assinaturas dos diretores da entidade ou instituição;
- módulos, carga horária, nome dos professores, aproveitamento do aluno em cada módulo;
- registro e assinatura do dirigente do órgão executivo de trânsito do estado ou do Distrito Federal.

V- DA VALIDADE

- a. Os cursos terão validade máxima de 5 (cinco) anos, quando os profissionais deverão realizar curso de atualização;
- b. O profissional deverá apresentar certificado do curso de atualização dentro do período previsto na alínea anterior, quando da renovação do seu credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.
- c. Os cursos terão validade em todo o Território Nacional.

Na avaliação, os módulos que se referem às diretrizes gerais estão contidas na estrutura curricular básica da mesma resolução com noções de Fundamentos da Educação, Psicologia da Educação e Noções de Administração e Supervisão Escolar. Toda essa estrutura está nos anexos.

O certificado atesta a veracidade da formação do candidato. Esse documento é a comprovação da realização do curso e faz do candidato um sujeito legal para seguir com sua vida laboral na instituição. A validade de cinco anos do curso objetiva preservar num determinado tempo o valor da formação que é educativo, humano e cidadão e afasta a invalidade da estrutura curricular básica como o bastião para essa modalidade de ensino.

A lei 12.302/10 representa a voz de parte da sociedade que deseja uma política nacional de trânsito mais humana e que, por consequência, repara algumas ambivalências. Para citar uma, os instrutores de autoescola, embora sejam profissionais atuantes na formação de condutores, ainda não estavam reconhecido legalmente pelas entidades e órgãos que se responsabilizariam no registro e na fiscalização desses trabalhadores para atuar de modo laboral, o que de certa forma prejudicava o reconhecimento profissional para atuar nos Centros de Formação de Condutores. A lei retira essa categoria da informalidade e passa a tornar pública e legítima a formação de diretores e instrutores.

Nos artigos e parágrafos, que regulamentam o exercício da profissão de instrutor de trânsito, estão indicadas as suas competências:

Art. 3º Compete ao instrutor de trânsito:

- I - instruir os alunos acerca dos conhecimentos teóricos e das habilidades necessárias à obtenção, alteração, renovação da permissão para dirigir e da autorização para conduzir ciclomotores;
- II - ministrar cursos de especialização e similares definidos em resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;
- III - respeitar os horários preestabelecidos para as aulas e exames;
- IV - frequentar os cursos de aperfeiçoamento ou de reciclagem promovidos pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal;
- V - orientar o aluno com segurança na aprendizagem de direção veicular.

Parágrafo único. Nas aulas práticas de direção veicular, o instrutor de trânsito somente poderá instruir candidatos à habilitação para a categoria igual ou inferior àquela em que esteja habilitado.

O artigo 3º prevê para o instrutor a competência de transmitir ao candidato a condutor saberes teóricos e habilidades específicas consideradas necessárias à condução de ciclomotores. Esse mesmo artigo atribui ao instrutor a competência para ministrar cursos de especialização definidos nas resoluções do Contran. Ele deverá, ainda, por determinação desse decreto, frequentar cursos para aperfeiçoamento e reciclagem. Contudo, somente poderá habilitar o candidato a condutor em categorias iguais ou inferiores a sua.

Essas exigências são providências tomadas para atribuir direitos e deveres ao profissional dos CFC. O saber teórico é um instrumento que oferece um aprendizado prévio antes da prática em questão a ser realizada e concluída, permitindo ao aluno candidato a condutor relacionar sua aprendizagem teórica com a as aulas que acontecerão nas vias com seu instrutor ao lado. Em relação ao instrutor ministrar cursos, essa medida desprende o profissional de uma função antes limitada ao papel de habilitador, passando também a exercer a condição de Educador. Desse modo, ele passa a planejar e avaliar atividades educativas durante o processo de formação de seus alunos, além de demonstrar o domínio do conteúdo a ser ministrado em todas as fases de aprendizagem, como na formação, qualificação, reciclagem e atualização deles e por fim verificar a compatibilidade de diferenças entre os candidatos e condutores.

Para estar sempre em condições teóricas e práticas para ministrar aulas, está previsto nesse comentado artigo que o profissional também deverá frequentar cursos de aperfeiçoamento e reciclagem. Essa posição reforça a teoria da educação continuada e permanente que tem como objetivo prestar uma melhor assistência no desenvolvimento do profissional. Outra demanda prevista é que o Instrutor não poderá habilitar um aluno em categoria superior a sua, reforçando a ideia de que a legislação apresenta maior zelo com a aprendizagem e seus respectivos processos de etapas que precisam ser respeitados para a garantia da qualidade da formação dos motoristas.

No caso do artigo 4º, este estabelece as condições exigidas do instrutor para o exercício da profissão, o que novamente indica uma preocupação e cuidado com sua qualificação e seriedade no trato para com a educação no trânsito.

Art. 4º São requisitos para o exercício da atividade de instrutor de trânsito:

I - ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade;

II - ter, pelo menos, 2 (dois) anos de efetiva habilitação legal para a condução de veículo e, no mínimo, 1 (um) ano na categoria D;

III - não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias;

IV - ter concluído o ensino médio;

V - possuir certificado de curso específico realizado pelo órgão executivo de trânsito;

VI - não ter sofrido penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH;

VII - ter participado de curso de direção defensiva e primeiros socorros.

Parágrafo único. É assegurado o direito ao exercício da profissão aos instrutores de trânsito que já estejam credenciados nos órgãos executivos de trânsito estaduais e do Distrito Federal na data de entrada em vigor desta Lei.

Para o exercício da atividade de Instrutor, o candidato terá que estar em dia com dois anos de habilitação e um ano na categoria “D”. Esse critério cobra experiência ao candidato a instrutor para sua finalidade como educador de trânsito. Nesse mesmo artigo, a conclusão do ensino médio é um requisito para o exercício dessa atividade, valorizando esse nível de escolaridade e também reforçando a importância de seguir todas as etapas da Educação Básica para este fim.

Além da formação básica escolar, o interessado em ser instrutor terá que fazer um curso específico no DETRAN. Esses cursos terão o edital publicado no Diário Oficial do estado onde o DETRAN local ocorre, e sendo as aulas oferecidas dentro destas unidades. A cada cinco anos, os profissionais deverão realizar curso de atualização, concluindo uma carga horária mínima de 20 horas aula. O curso aborda as atualizações na legislação, a evolução tecnológica e estudos de casos, relacionando a prática com os fundamentos teóricos. Ao final do curso, eles obtêm um certificado de conclusão do curso.

No parágrafo VI, ressalta-se a necessidade de explicar de forma simples e objetiva que o instrutor não pode ter cometido nenhuma infração gravíssima e isso indica um cuidado do legislador em selecionar profissionais que mantenham uma coerência entre a sua prática como condutores e o que ensinam nos cursos na condição de instrutores. Por exemplo, o profissional não pode estar com sua carteira nacional de habitação cassada pois, caso contrário, compromete a ética devotada para a atuação nessa categoria.

O VII dedica a esse profissional uma base de conhecimento de direção defensiva e primeiros socorros para atendimento em caso de acidente, deixando explícita uma determinada visão de educação no trânsito, que exige dos condutores uma ação no espaço público de modo prudente e solidário.

Por fim, o artigo 7º reforça os direitos do instrutor de trânsito de elucidar questões poucas vezes observadas numa determinada categoria profissional. O V concede ao instrutor o direito de apresentar sugestões, opiniões, críticas e pareceres que visem à simplificação e o aperfeiçoamento do sistema de trânsito. Do ponto de vista dos debates e discussões em torno de exatidão da lei isso traz autonomia e participação da categoria para tomar e decidir assuntos relacionados ao trânsito com as demais autoridades.

Art. 7º São direitos do instrutor de trânsito:

I - exercer com liberdade suas prerrogativas;

II - não ser punido sem prévia sindicância, sendo-lhe assegurado amplo direito de defesa;

III - denunciar às autoridades competentes, na forma cabível à espécie, o exercício ilegal da atividade;

IV - representar, perante as autoridades superiores, contra servidores públicos que, no desempenho dos cargos ou funções, praticarem atos que excedam seus deveres decorrentes da inobservância de dispositivos desta Lei;

V - apresentar às autoridades responsáveis pela instituição de normas e atos legais relativos a serviços e atribuições dos instrutores de trânsito sugestões, pareceres, opiniões e críticas que visem à simplificação e ao aperfeiçoamento do sistema de trânsito.

Como consequência direta da Lei 12.302/10, o Código de Trânsito Brasileiro foi atualizado e obedece a toda uma norma jurídica como todas as leis aprovadas com discussão, votação, aprovação, promulgação, publicação e vigência da lei.

Como parte desse processo, a Lei nº 9503/97 do CTB criou o Sistema Nacional de Trânsito:

Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Todos os órgãos de trânsito da União, dos Estados e Distrito Federal e dos Municípios compõem o SNT e sua finalidade é o atendimento às várias demandas surgidas ao longo da evolução das rodovias, do aumento de veículos terrestres e de usuário das vias públicas. Foram dentro desses propósitos que surgiram diversos órgãos e leis para organizar o trânsito brasileiro em inúmeras instâncias desde das normas gerais de circulação e conduta como infração, habilitação e penalidade, até a profissionalização dos Instrutores do Centro de Formação de Condutores. Para esse propósito, o artigo 5º sintetiza de modo claro e coerente a promoção de responsabilidade das entidades públicas na condução de uma política nacional de trânsito provedora de civilidade e cidadania.

O artigo 6º define os objetivos básicos desse sistema estabelecendo e fixando diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Os três parágrafos desse artigo exigem dos órgãos que compõem o SNT uma harmonização entre as funções que cada um desempenha para que de modo integrado possam executar as resoluções determinadas pelos órgãos normativos. Dessa forma, podemos destacar que é essa fluidez que vai garantir uma harmonia de funções assumida pelas entidades envolvidas.

Para entender como opera esse sistema, foi montada uma tabela onde é demonstrada organicamente essa operacionalidade. Ficando clara a importância que cada entidade possui na execução e normatização das leis. Essa cautelar informação por esse esquema reforça a teoria e a prática no interior do SNT. Não basta verbalizar e escrever sobre tais ações, mas também ilustra-las com recursos para fundamentar o assunto.

Então como veremos, o Sistema Nacional de Transporte está distribuído em órgãos de cinco naturezas distintas, como observado nessa tabela para demonstrar suas dimensões e atribuições:

	SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO		
	FEDERAL	ESTADUAL	MUNICIPAL
EXECUTIVO	DENATRAN	DETRAN CIRETRAN	ÓRGÃO MUNICIPAL DE TRÂNSITO
NORMATIVO	CONTRAN	CETRAN CONTRANDIFE	CONSELHO MUNICIPAL DE

			TRÂNSITO
EXECUTIVO RODOVIÁRIO	DNIT	DRE	PREFEITURA
FISCALIZADOR	PRF	PMRE	AGENTE FISCALIZADOR
RECURSAL	JARI	JARI	JARI

A coluna da esquerda representa os poderes delegados aos órgãos da União, dos Estados e do Distrito Federal e do Município, compostos pelo Executivo, Normativo, Executivo Rodoviário, Fiscalizador e Recursal. Na coluna seguinte, estão os órgãos de natureza Federal, Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI). Conforme observamos na leitura do 5º artigo do SNT, a finalidade é que cada um desses órgãos exerça com sua função dentro do SNT, de acordo com sua natureza, conforme indicado na primeira coluna

Os órgãos executivos (DENATRAN, DETRAN, CIRETRAN e órgão municipal de trânsito) em linhas gerais deverão formar condutores, além de fiscalizar, aplicar multas, julgar os recursos de multas. Esse poder tem a função de aplicar uma lei já existente. A CIRETRAN são as filiais do DETRAN que o representa no interior do Estado. São chamadas de Circunscrição Regional de Trânsito. Por fim, existe o Órgão Municipal de Trânsito, subordinado à Prefeitura, e que será criado caso a Prefeitura opte por isso. Serão realizados concursos onde estarão disponíveis vagas para os funcionários que desejarem atuar nesse órgão. Em alguns casos, onde a prefeitura não optar por esse órgão, ela assumirá o papel e as atribuições do trânsito de um modo geral.

Quanto ao órgão normativo caberá a eles normatizar o trânsito por meio de suas resoluções. Percebe-se pela tabela acima que o CONTRAN é um órgão normativo de âmbito nacional. Completa essa lista o CETRAN (Centro Estadual de Trânsito), que deverá ser criado em cada Estado. Temos ainda o CONTRADIFE (Conselho de Trânsito Distrito Federal) e o Conselho Municipal de Trânsito, caso a prefeitura tenha o seu órgão municipal de trânsito terá esse conselho. Esses órgãos não executam nada.

Os Órgãos Executivos Rodoviários administram as vias públicas em âmbito federal, estadual e municipal com pavimentação, sinalização e entre outras.

Para fiscalizar as rodovias federais, estaduais e municipais identifica-se na tabela a Polícia Federal, Polícia Militar Regional Estadual e Agente Fiscalizador. Os agentes fiscalizadores são os funcionários públicos aprovados em concursos elaborado e planejado pela prefeitura para este fim.

Em cidades do interior onde não há órgão municipal de trânsito, a prefeitura local firma convênio com a polícia militar para cumprir essa função de agente fiscalizador.

As JARI estão em todos os âmbitos federais, estaduais e municipais. Esses órgãos ficam com a responsabilidade de julgar os recursos interpostos por condutores e infratores. Se a infração ocorreu numa rodovia federal, será a JARI de âmbito federal que vai assumir esse caso e assim o mesmo exemplo serve para as que estão na escala estadual e municipal.

Para finalizar esse capítulo, cabe ressaltar a importância do órgão normativo federal Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que tem em seus artigos a normatização da lei 12.302/10, regulamentando a profissão de Instrutores de trânsito.

Foi após essa lei presidencial que o CONTRAN resolveu, por meio da resolução 358/10 inserida no Código de Trânsito Brasileiro, regulamentar as atividades profissionais dos CFCs. Essa resolução sinaliza para uma reformulação no modelo gestor de pequenas empresas na área de formação de condutores, que são os chamados CFCs e em suas condições de serviços prestados ao consumidor. A resolução 358 editada e em vigor desde 13 de agosto de 2010, merece algumas considerações por dar atribuições pedagógicas e didáticas as entidades e órgãos que atuam na formação de Diretores, Instrutores e Condutores de trânsito.

Para que houvesse todo esse processo normativo é preciso lembrar que normas, resolução e portaria são legítimos atos que expressam a vontade da sociedade e que influenciarão na reformulação de uma política de trânsito. Na prática isso acontece no artigo 3º do II parágrafo que atribui ao DETRAN a responsabilidade de credenciar os CFC e seus instrutores e apurar irregularidades praticadas por entidades ou instituições e profissionais credenciados por meio de processos administrativos e aplicar as sanções cabíveis.

Art. 3º Constituem atribuições dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, para o processo de credenciamento, acompanhamento e controle dos entes credenciados:

I - elaborar e revisar periodicamente a distribuição geográfica dos credenciados;

II - credenciar as instituições e entidades que cumprirem as exigências estabelecidas nesta

Resolução;

III - credenciar os profissionais que atuam nas referidas instituições ou entidades credenciadas, vinculando-os a estas e disponibilizando lhes senhas pessoais e

intransferíveis, de acesso aos sistemas informatizados do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IV - garantir, na esfera de sua competência, o suporte técnico ao sistema informatizado disponível aos credenciados;

V - auditar as atividades dos credenciados, objetivando o fiel cumprimento das normas legais e dos compromissos assumidos, mantendo supervisão administrativa e pedagógica;

VI - estabelecer as especificações mínimas de equipamentos e conectividade para integração dos credenciados aos sistemas informatizados do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VII - definir referências mínimas para:

a) identificação dos Centros de Formação de Condutores e dos veículos de aprendizagem, devendo a expressão “Centro de Formação de Condutores”, ou a sigla “CFC” constar na identificação visual;

b) selecionar o material, equipamentos e ação didática a serem utilizados;

VIII - estabelecer os procedimentos pertinentes às atividades dos credenciados;

IX - apurar irregularidades praticadas por instituições ou entidades e pelos profissionais credenciados, por meio de processo administrativo, aplicando as penalidades cabíveis previstas nesta Resolução;

X - elaborar estatísticas para o acompanhamento dos cursos e profissionais das entidades credenciadas;

XI - controlar o número total de candidatos por turma proporcionalmente ao tamanho da sala e à frota de veículos do CFC, por meio de sistemas informatizados;

XII - manter controle dos registros referentes a conteúdos, frequência e acompanhamento do desempenho dos candidatos e condutores nas aulas teóricas e práticas, contendo no mínimo as seguintes informações:

a) cursos teóricos: conteúdo, turma, datas e horários iniciais e finais das aulas, nome e identificação do instrutor, lista de presença com assinatura do candidato ou verificação eletrônica de presença;

b) cursos práticos: quilometragem inicial e final da aula, horário de início e término, placa do veículo, nome e identificação do instrutor, ficha de acompanhamento do candidato com assinatura ou verificação eletrônica de presença.

Parágrafo único. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão estabelecer exigências complementares para o processo de credenciamento, acompanhamento e controle, desde que respeitadas as disposições desta Resolução.

Essas atribuições aos DETRAN e ao CONTRADIFE engrandecem ambas como entidades públicas e legitima sua ação institucional ao delegar a elas compromissos contidos em leis federais e retoma a respeitabilidade perante a sociedade. No entanto, temos que concordar que esse quadro normativo é incipiente pela necessidade de uma reformulação interna do Detran, haja visto que sua representação como entidade sofre com descrédito e desconfiança na condução de sua autoridade com base em valores elevados dos cursos de habilitação e do tempo para adquirir a CNH.

3.3 O material pedagógico nos Centro de Formação de Condutores.

O artigo 8º da resolução do CONTRAN descreve claramente o material didático que deve estar presente nos CFCs para o Instrutor e ao candidato a motorista. Os recursos devem

promover o ensino e a aprendizagem que não comprometam a norma estabelecida e o funcionamento das aulas. Esse discurso normativo define firmemente um comprometimento com a qualidade desse tipo de espaço escolar.

Os recursos didático-pedagógicos exigidos no artigo 8º da resolução:

II - Recursos Didático-pedagógicos:

- a) quadro para exposição escrita com, no mínimo, 2m x 1,20m;
- b) material didático ilustrativo;
- c) acervo bibliográfico sobre trânsito, disponível aos candidatos e instrutores, tais como
Código de Trânsito Brasileiro, Coletânea de Legislação de Trânsito atualizada e publicações
Doutrinárias sobre trânsito;
- d) recursos audiovisuais necessários por sala de aula;
- e) manuais e apostilas para os candidatos e condutores;

Esse apoio pedagógico já é uma causa abraçada por alguns CFC:

O fato é que não cabe mais um tipo de ensino memorizador e adestrador do futuro motorista a atualização pedagógica de novos métodos de ensino se faz constante na Auto Escola Estrela.

Na era em que estamos vivendo já não se admite mais transferir conhecimentos como se o candidato à habilitação e o futuro motorista fosse um receptáculo vazio a ser preenchido com aquilo que o instrutor sabe, por osmose, como bem diz Paulo Freire.

Para que ocorra a formação é necessário que o candidato tenha autonomia suficiente para interagir com as informações e instruções do instrutor de trânsito, para elaborá-las, pensar criticamente sobre elas e transformá-las no processo de construção do próprio conhecimento.

O que o Planejamento Pedagógico da Auto Escola Estrela prioriza é o alinhamento de objetivos organizacionais e pedagógicos, colocando a aprendizagem significativa para o futuro motorista como meta de qualidade total, mobilizando toda a equipe em torno disso. (Assessoria e MARCOS, Tonny. 15. Out. 2013).

A aprendizagem significativa citada no comentário é um conceito proposto pelo pesquisador norte-americano David Ausubel. Para ele, aprender significativamente é aproveitar um saber anterior mantido numa estrutura mental para acessar novos conteúdos e relacioná-los. Essa preposição é válida tendo em vista que o aluno possui experiências de outras situações similares aos que serão vividas na auto escola e o instrutor deverá traçar estratégias que revele ao aspirante a condutor a desenvolver seu conhecimento prévio.

Os instrutores teóricos devem se conscientizar que um processo de aprendizagem baseado somente na memorização de informações não leva a uma compreensão. A formação do aluno envolve muito mais do que a aplicação de conteúdo, e a tarefa do instrutor é muito maior do que convencer – é provocar no aluno um impacto, que o

leve a pensar, a tomar consciência da realidade que o espera fora da sala, nas ruas...
(Machado. 2011)

Após os aspectos didáticos e pedagógicos, outro fator de destaque está contido no artigo 11 da 358, segundo o qual os CFCs, para não serem descredenciadas, terão que apresentar um índice mínimo de 60% de aprovação. Se esse índice não diminuir num prazo de 3 meses, o DETRAN solicitará do Diretor de Ensino uma revisão do plano pedagógico e, após mais 3 meses ainda estiverem com esse rendimento de aprovação, os instrutores e diretores do CFC participarão de um treinamento de reciclagem e atualização sob a responsabilidade do Detran.

Art. 11. Para a renovação do credenciamento, o CFC deverá apresentar índices de aprovação de seus candidatos de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) nos exames teóricos e práticos, respectivamente, referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao mês da renovação do credenciamento.

§ 1º Para os efeitos da operacionalização do caput deste artigo, o órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal deve estabelecer ações de acompanhamento, controle e avaliação das atividades e dos resultados de cada CFC, de forma sistemática e periódica, emitindo relatórios e oficiando aos responsáveis pelas entidades credenciadas.

§ 2º Quando o CFC não atingir o índice mínimo estabelecido no caput deste artigo, em períodos que não ultrapassem 3 (três) meses, o órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal deverá solicitar ao Diretor de Ensino do CFC uma proposta de planejamento para alteração dos resultados, sanando possíveis deficiências no processo pedagógico.

§ 3º Persistindo o índice de aprovação inferior ao estabelecido no caput deste artigo, após decorridos 3 (três) meses, os instrutores e os diretores do CFC deverão participar de treinamento de reciclagem e atualização extraordinários sob a responsabilidade do órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

A mesma relevância tem o artigo 19 da resolução, que normatiza o exercício das atividades nos CFCs. Para se credenciar Diretor e Examinador, exige-se a formação em nível superior, o certificado de conclusão de curso de formação de instrutor de trânsito realizado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal ou por entidades credenciadas e a aprovação em avaliação psicológica para fins pedagógicos.

Esses cursos deverão ter seu Edital publicado no diário oficial do Estado onde o DETRAN ocorre e as aulas serão oferecidas dentro das unidades. A resolução 358/10 estabelece que o Examinador credenciado no DETRAN e que não possui nível superior poderá exercer a atividade pelo prazo de dois anos. As instituições ou entidades já credenciadas terão um ano para se adequarem às exigências de infraestrutura e de qualificação pessoal.

Art. 19. São exigências para o exercício das atividades dos profissionais destas Instituições:

I – Diretor Geral e Diretor de Ensino:

- a) no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;
- b) curso superior completo;
- c) curso de capacitação específica para a atividade;
- d) no mínimo dois anos de habilitação.

A Federação Nacional de Auto Escolas (FENEAUTO) e o Centro de Formação de Condutores aceitaram essa resolução, já que a federação vinha solicitando sistematicamente de maneira oficial ao DENATRAN a reativação do ENIT* e do ENET*. Porém, a FENEAUTO alerta que nem todos os instrutores e examinadores possam ser atingidos por essa resolução devido ao fato de alguns DETRAN não possuírem um cadastro exato desses profissionais. Os últimos dados apontam que há mais de noventa mil instrutores para fazer essas provas.

[*Exame Nacional dos Instrutores de Trânsito]

[*Exame Nacional dos Examinadores de Trânsito]

Os respectivos exames são a etapa final de um curso preparatório que poderá ser presencial ou à distância conforme as disposições gerais do CTB e da lei complementar assim disposto no capítulo 4.2:

4.2 DISPOSIÇÕES GERAIS

4.2.2.5 o certificado de realização do curso será conferido ao condutor que:

- Tiver aprovação em curso à distância ou estudos autodidata, através de aproveitamento mínimo de 70% de acertos em prova teórica de 30 questões de múltipla escolha

Essa etapa deverá ser concluída em 90 dias com duração de 60 horas. Conforme o DENATRAN exige, ao final dessa preparação, instrutores e examinadores serão submetidos ao ENIT e ENET cujo esses exames seguem uma determinação da resolução 321/09 do CONTRAN. Esses exames serão realizados a cada 3 anos. É bom deixar registrado que os Examinadores são profissionais dos DETRAN que aprovam ou reprovam os candidatos a condutores.

A proposta desses exames é qualificar quem qualifica. Todo profissional habilitado para atuar como educador precisa ser avaliado para garantir a qualidade desse processo educador.

A lei que regulamenta o instrutor para exercício da profissão é recente comparado aos 104 anos desde o surgimento da primeira legislação do trânsito conforme FERREIRA (2011):

A categoria vem conquistando seus direitos aos poucos e com muita luta. A principal conquista aconteceu em agosto de 2010, com a regulamentação da profissão, após dois anos de mobilização de trabalhadores e trabalhadoras, desde a aprovação do Projeto de Lei 173/2008 na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara. A regulamentação da profissão vem para garantir a dignidade e valorização da categoria, o direito à defesa em casos de punições, a proteção na aposentadoria, entre outras garantias de direitos comuns a profissões regulamentadas.

Retomando o artigo 19 da resolução 358/10, constam no parágrafo II considerações exclusivas a respeito das condições para ser candidato a instrutor de trânsito. Percebe-se que essa atividade profissional ganha notoriedade a partir do amadurecimento das instituições e de seu quadro técnico que vão debater o valor desse trabalhador e suas respectivas condições legais para atuar nos centro de formação de condutores.

II – Instrutor de Trânsito:

- a) no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;
- b) curso de ensino médio completo;
- c) no mínimo um ano na categoria “D”;
- d) não ter sofrido penalidade de cassação de CNH;
- e) não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias;
- f) curso de capacitação específica para a atividade e curso de direção defensiva e primeiros socorros.

Parágrafo único. Para credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, os profissionais referidos neste artigo deverão apresentar:

- a) Carteira Nacional de Habilitação válida;
- b) Cadastro de Pessoa Física - CPF;
- c) Diploma ou certificado de escolaridade expedido por instituição de ensino devidamente credenciada pelo órgão competente;
- d) certificado de conclusão do curso específico de capacitação para a atividade;
- e) comprovante de residência;
- f) contrato de trabalho com o CFC devidamente anotado na Carteira de Trabalho e Previdência Social;
- g) certidão negativa do registro de distribuição e de execuções criminais referentes às práticas de crimes contra os costumes, fé pública, patrimônio, à administração pública, privada ou da justiça e os previstos na lei de entorpecentes, expedidas no local de seu domicílio ou residência.

3.4 Questões em debates

No entanto essa nobre reformulação e de progresso conteúdo houve da parte do deputado federal Décio Lima (PT-SC) um projeto lei de nº 638/2011 que tem a proposta de alterar redação dos incisos II e V do parágrafo único do artigo 4º da Lei nº 12.302/2010. Uma dessas restrições, na avaliação do deputado, era o disposto no inciso II do artigo 4º da Lei 12.302/2010, determinando que o instrutor de trânsito deva possuir habilitação legal na categoria “D”, exigida para condutor de transporte de passageiros, com lotação acima de oito pessoas, pelo período mínimo de um ano e dois anos de habilitação.

Tal exigência desestimula os profissionais que já estão preparados para o mercado de trabalho, que já obtiveram o licenciamento na categoria “D”, mas precisarão aguardar por um ano para poderem exercer a atividade, o que levará muitos deles a procurarem outras atividades para garantirem o seu sustento e o de sua família. Além disso, acreditamos que o profissional deva estar habilitado na categoria em que vai ministrar os cursos para a formação de condutores de veículos (Considera Décio Lima).

O Sindicato dos Trabalhadores e Instrutores em Auto Escolas (SINTRAUTO) deseja a revogação da Lei 12.217/10, que exige que parte da aprendizagem seja obrigatoriamente realizada durante a noite.

A questão da segurança é a que mais preocupa o presidente do sindicato Jose Ernesto:

Pelo alto grau de insegurança que nós vivemos hoje em todas as cidades, é impossível nós exigirmos do nosso profissional que está trabalhando além de sua carga horária e exposto à ação de meliantes sem escrúpulos que não tem nada a perder. Então, em função de não termos um cenário seguro, com os mínimos requisitos de segurança, já que as empresas não disponibilizam locais apropriados, é que nós somos favoráveis ao projeto de lei do deputado Vicentinho.

Polêmicas à parte, a lei 12.302 se torna necessária e a sanção respectivamente do Congresso Nacional e da Presidência para regulamentar a atuação do profissional nos centros de formação de condutores. Conforme as necessidades da segurança do trânsito poderão sofrer ajustes tornando as entidades e instituições responsáveis por esse profissional adequadas ao código de trânsito brasileiro.

Para aqueles instrutores não vinculados a um centro de formação de condutores o artigo 21 dispõe:

Art. 21. A instrução de prática de direção veicular para obtenção da CNH poderá ser realizada por instrutores de trânsito não vinculados a um CFC, mediante prévia autorização do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, nas localidades que não contarem com um CFC.

§ 1º O instrutor não vinculado deverá atender às exigências previstas para o instrutor de trânsito, conforme inciso II do art.19.

§ 2º O instrutor de prática de direção veicular não vinculado só poderá instruir 1 (um) candidato a cada período de 6 (seis) meses.

§ 3º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal devem conceder a autorização para instrutor não vinculado, por candidato, com vistas ao registro e à emissão da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV.

§ 4º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal devem manter atualizados os cadastros de instrutores de direção veicular não vinculados, em suas respectivas circunscrições.

§ 5º O veículo eventualmente utilizado pelo instrutor não vinculado, quando autorizado, deverá observar o disposto no parágrafo único do art. 154 do CTB.

O artigo 21 dessa resolução representa um avanço legal e disciplinador ao profissional não vinculado ao CFC e aprimora os órgãos executivos dos Estados e Distrito Federal na condução. Esse argumento é uma ênfase ao exercício de cidadania e responsabilidade social dos respectivos órgãos que deverão manter o cadastro atualizado esses trabalhadores com vista à emissão da LADV, Licença para Aprendizagem de Direção Veicular e com relação ao instrutor não vinculado ao CFCs, essa norma oferece inclusão a esse trabalhador para o exercício de sua atividade mediante as condições previstas na lei.

O artigo 25 esclarece as atribuições deste profissional aos candidatos a CNH e condutores:

Art. 25. São atribuições dos profissionais que atuam nos processos de capacitação, formação, qualificação, especialização, atualização e reciclagem de recursos humanos, candidatos e condutores:

I - O Instrutor de trânsito é o responsável direto pela formação, atualização e reciclagem de candidatos e de condutores e o Instrutor de cursos especializados, pela qualificação e atualização de condutores, competindo-lhes:

- a) transmitir aos candidatos os conteúdos teóricos e práticos exigidos pela legislação vigente;
- b) tratar os candidatos com urbanidade e respeito;
- c) cumprir as instruções e os horários estabelecidos no quadro de trabalho da instituição;
- d) utilizar crachá de identificação com foto, quando no exercício da função que será fornecido pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- e) frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- f) acatar as determinações de ordem administrativa e pedagógica estabelecidas pela instituição;
- g) Avaliar se o candidato está apto a prestar exame de direção veicular após o cumprimento da carga horária estabelecida.

O breve artigo 25 trata das atribuições do Instrutor para com seus respectivos candidatos. Essa lacuna é vital para que o desenvolvimento da candidato a motorista seja pleno para sua contribuição na civilidade do trânsito. Tal como os professores na Educação Formal, o Instrutor se apoia num currículo e numa didática adquiridos em sua preparação,

possibilitando o domínio nos conteúdos e numa atmosfera harmônica com seus alunos e levando eles alcançarem seus objetivos.

Desde a publicação do Novo Código Brasileiro de Trânsito em 1998, as antigas Autoescolas se descobriram frente a uma grande exigência: passar a atuar como Centros de Formação de Condutores, com a obrigatoriedade de formar novos motoristas através de aulas teóricas e práticas, isto é, se transformando, a partir daquele momento em "escolas" no sentido real e mais amplo possível da palavra.

E como os CFC têm administrado a sua nova missão?

Para Machado (2001), a missão da auto escola mudou:

Agora, a responsabilidade é maior... Na verdade ela sempre foi imensa, que é habilitar novos condutores, e isso não pode ser visto como algo simples, já que envolve a educação de clientela diversas, com características muito particulares (adolescentes, idosos, adultos, homens, mulheres, etc.) com vistas a uma mudança comportamental. Ensinar a dirigir é fácil, é só ensinar a ação sobre os comandos, algumas placas e leis e pronto. Ensinar a ser motorista e participar do Trânsito é muito mais do que isso - é ensinar a conviver, a se comportar adequadamente num contexto que é extremamente dinâmico e perigoso. É conscientizar das responsabilidades e do risco da suas atitudes. Resumindo, um processo de promoção do desenvolvimento do ser humano.

A sociedade espera a qualidade da formação sendo preciso que os CFC estejam conscientes do seu papel social, da sua missão, buscando ao máximo se profissionalizar (diretores, instrutores, funcionários em geral, realmente envolvidos com a questão do Trânsito).

Com base nessa afirmativa, o CTB com intuito de disciplinar a Política Nacional de Trânsito tomou algumas medidas, estabelecendo o artigo 156 dessa forma:

O CONTRAN regulamentará o credenciamento para a prestação de serviços pela auto escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador. (BRASIL, 1997, 156º Art.).

No entanto, a regulamentação a que se refere o artigo 156 encontra-se, atualmente, prevista na Resolução do Conselho Nacional de Trânsito n. 358/10, com as alterações das

Resoluções n. 411/12, 415/12 e 423/12, tanto para a prestação de serviços por entidades destinadas à formação de condutores, quanto para os exercícios das atividades de instrutor e examinador. Além disso, também versa sobre o credenciamento de entidades para a formação destes profissionais, e para a qualificação de condutores em Cursos de transporte especializado.

Esta norma mudou a nomenclatura das autoescolas que passou-se denominar-se de Centro de Formação de Condutores (CFC) recebendo a classificação como CFC-A, CFC-B e CFC-A/B, aulas teóricas, práticas, teóricas e práticas respectivamente. Essa medida jurídica representa a dissolução de alguns pontos conceituais como a mudança do nome de autoescolas para Centro de Formação de Condutores e a ampliação das atribuições dos serviços prestados enfatizando a formação dos condutores de veículos e em sua educação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A escolha do tema da pesquisa, como mencionado no início do estudo, foi definida a partir de minha experiência como aluno de autoescola.

Ao longo do presente trabalho, que se debruçou sobre a educação no trânsito e, mais especificamente, a regulamentação das auto escolas e dos seus respectivos cursos de habilitação e a formação de instrutores, foram analisados documentos históricos, legislação na área e bibliografia de pesquisadores deste campo.

Com essas ferramentas foi feito um recorte de fontes de informação de modo a, primeiramente, conceituar a Educação no Trânsito recorrendo sobre suas definições múltiplas. Esse capítulo teve importância na condução dos demais capítulos devido outra conceituação de Educação no Trânsito acontece numa perspectiva curricular. Esse tema seria abordado na transversalidade em contexto com a realidade social que envolveria diferentes atores que participam na transmissão do saber do trânsito denotando assim um conceito singular.

O tema deste trabalho também se insere em uma perspectiva da educação não formal presente em ações educativas que atuam na formação dos educandos com saltos significativos na sua ocupação provendo-os com cidadania, inclusão social, formação profissional e paradigma pedagógico. Nesse sentido, as auto escolas trazem como potencial, considerando-

se o papel que lhes foi atribuído pela legislação recente, constituírem-se em relevante espaço de educação não-formal a atuar na formação para uma melhor educação no trânsito.

Para conter problemas relacionados ao trânsito como excesso de velocidade e imprudência. As auto escolas como representante de espaço não formal tem muita importância nessa leva educativa pela intencionalidade conhecida na suas aulas teóricas e práticas.

Os centro de formação de condutores assumem esse compromisso devido a timidez e o desinteresse da rede pública em trazer esse ensino para dentro das escolas.

De um modo geral, reconhece-se que as rápidas transformações pelas quais sociedade passa traz demandas cada vez maiores, nem sempre passíveis de serem contempladas nos currículos formais das escolas. Por outro lado, experiências como as que ocorreram no município de Sabará em Minas Gerais mostram que é possível realizar atividades educativas de escolas formais em parceria com instituições como as auto-escolas, em prol de uma melhor difusão da educação no trânsito e no uso mais civilizado e cidadão desse espaço público.

A legislação recente também inserida nessa obra é relevante para demonstrar que as mudanças sociais exigiam uma atualização do código de trânsito brasileiro dando a ele possibilidade para adesão do assunto trânsito em unidades de ensino.

Por fim, a formação do instrutor de trânsito estudada nessa monografia torna público importantes etapas para o exercício da profissão como sua capacitação em cursos de formação e na preparação de condutores. A análise das tabelas e dos artigos e parágrafos das leis comprova o crescente reconhecimento desse profissional no processo de ensino e aprendizagem nas auto escolas. Contudo, como esse ainda é um campo de trabalho pouco explorado, entende-se que mereça ser aprofundado em pesquisas futuras.

REFERÊNCIAS

Negromonte, Eunice. **Trânsito: uma visão educativa**. 1ª ed. Pernambuco.; Edupe editora. 2002.

Martins, P. João. **A Educação no Trânsito: campanhas educativas nas escolas**. Autêntica editora.; Belo Horizonte. 2004

GOHN, Maria da Glória. **Educação Não Formal e o Educador Social**. 2ª ed. São Paulo: Cortez Ed., 2013.

VIDAS, Jorge. **Livro do Trânsito**. Rio de Janeiro. 2003

ARAÚJO, José Marcelo. **Trânsito: Questões Controvertidas**. 1ª Edição. Curitiba. 2001. Ed Juruá.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 21ª edição. São Paulo. Ed Cortez. 2000.

AUTO ESCOLA LIDERANÇA. Detran abre cursos para instrutor. Ago/2011. Disponível em <<http://autoescolaliderancadourados.blogspot.com.br/2011/04/detran-abre-inscricoes-para-curso-de.html>>

AUTOTRAN. Projeto altera lei que regulamenta o exercício da profissão de instrutor de trânsito. Disponível em <http://www.autotran.com.br/novosite/index.php?option=com_content&view=article&id=240:projeto-altera-lei-que-regulamenta-exercicio-da-profissao-de-instrutor-de-transito&catid=28:novidades-de-transito> acessado em 07.09.2014

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. JURISCIENCIA. Disponível em <[http://www.jurisciencia.com/vademecum/legislacao-nacional/codigos/codigo-de-transito-brasileiro-lei-9503-de-1997/59/acessado em 15.05.2014](http://www.jurisciencia.com/vademecum/legislacao-nacional/codigos/codigo-de-transito-brasileiro-lei-9503-de-1997/59/acessado%20em%2015.05.2014)>

100 ANOS DE LEGISLAÇÃO NO BRASIL. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/100_anos_Denatran.pdf> acessado em 08.05.2014

DETRAN ACRE. Contran atualiza normas de credenciamento de auto escolas. Ago 2010. Disponível em <<http://www.detrac.ac.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=184:contran-atualiza-normas-de-credenciamento-de-autoescolas&catid=11:noticias&Itemid=86>>

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Disponível em
<http://www.denatran.gov.br/dowloand/resulocoas/resolucao_contran_358_10.Ret.pdf> data
de acesso 14.03.2014

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ. Disponível em
<<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=5>>
acessado em 15.06.2014

MACHADO, P. Adriane. O papel social dos centros de formação de condutores. Folha de
Londrina. Set 2001. Disponível em <[www.qualitapsi.com.br](http://www.qualitapsi.com.br/artigopapelsocialdeformacao.pdf)
[artigopapelsocialdeformacao.pdf](http://www.qualitapsi.com.br/artigopapelsocialdeformacao.pdf)> acessado em 15.06.2014

PLANALTO DA REPÚBLICA. Disponível em
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12302.htm> acessado em
07.09.2014

PREFEITURA DE PINHAIS. A primeira motorista de ônibus de Pinhais. Disponível em
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12302.htm> acessado em
07.09.2014

SINTRAUTO. Sindicatos defendem projetos que acaba com a obrigatoriedade das aulas
noturnas. Disponível em Disponível em <<http://www.sintrauto.com.br/informacao.htm>>
acessado em 08.09.2014

CHAVES, Ricardo. **O Chauffeur professor**. Disponível em
<[http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2012/03/30/o-chauffeur-professor/?](http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2012/03/30/o-chauffeur-professor/?topo=13,1,1,13)
[topo=13,1,1,13](http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2012/03/30/o-chauffeur-professor/?topo=13,1,1,13)> data de acesso 17.03.2014

DENATRAN; IPEA. **Manual de Impactos sociais e econômicos dos acidentes de
trânsito nas rodovias brasileiras**. 2008.

BRASIL, **Lei nº 9.503**, de 23 de Setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro.

BRASIL, **Lei nº 9.394**, de 20 de Setembro de 1996. LDB.

_____, **Educação não formal e cultura política**. 5. ed. São Paulo: Cortez, 2011.

_____, **Não Fronteiras: universos da Educação não formal**. São Paulo: Itau Cultural, 2007.

_____, Educação não-formal, participação da sociedade civil e estruturas colegiadas nas escolas. **Revista Ensaio** – Avaliação e Políticas Públicas em Educação, Rio de Janeiro, Fundação Cesgranrio, **v. 14, n. 50**, p. 17-38, jan./mar, 2006

ANEXOS:

RESOLUÇÃO Nº 358. DE 13 DE AGOSTO DE 2010

Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN usando da competência que lhe conferem os artigos 12, incisos I e X, e 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e, conforme o Decreto 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito; Considerando o que dispõe o inciso VI do Artigo 19 e inciso II do Artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.302 de 2 de Agosto de 2010;

Considerando a necessidade de estabelecer procedimentos uniformes, propor medidas administrativas, técnicas e legislativas e editar normas sobre funcionamento das instituições e entidades credenciadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e registrado no Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União;

Considerando a necessidade de aperfeiçoar os processos de formação, qualificação, atualização, reciclagem e avaliação dos candidatos e condutores, priorizando a defesa da vida e a segurança de todos os usuários do trânsito;

Considerando que a eficiência da instrução e formação depende dos meios didático pedagógicos e preparo adequado dos educadores integrantes das instituições e entidades credenciadas;

Considerando a necessidade de promover a articulação e a integração entre as instituições e entidades responsáveis por todas as fases do processo de capacitação, qualificação e atualização de recursos humanos e da formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores;

RESOLVE

Art.1º O credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e processo de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores obedecerá ao estabelecido nesta Resolução.

§ 1º As atividades exigidas para o processo de formação de condutores serão realizadas exclusivamente pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos

Estados e do Distrito Federal, ou por instituições ou entidades públicas ou privadas por estes credenciadas para:

I - Processo de capacitação, qualificação e atualização de profissional para atuar no processo de habilitação de condutores – Entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para os Centros de Formação de Condutores - CFC, conforme definido no art. 7º desta Resolução, e examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção;

II - Processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos – Centros de

Formação de Condutores – CFC e Unidades das Forças Armadas e Auxiliares que possuem cursos de formação dirigidos exclusivamente para os militares dessas corporações;

III - Processo de atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos – Centros de Formação de Condutores – CFC;

IV - Processo de qualificação de condutores em cursos especializados e respectiva atualização – Serviço Nacional de Aprendizagem – Sistema “S”.

§ 2º O credenciamento das instituições e entidades, referidas no parágrafo anterior, é específico para cada endereço, intransferível e renovável conforme estabelecido pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

DOS ÓRGÃOS OU ENTIDADES EXECUTIVOS DE TRÂNSITO DOS ESTADOS E DO DISTRITO FEDERAL

Art. 2º Compete ao órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal credenciar instituições ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por delegação do Departamento Nacional de Trânsito, são os responsáveis, no âmbito de sua circunscrição, pelo cumprimento dos dispositivos do CTB e das exigências da legislação vigente, devendo providenciar condições organizacionais, operacionais, administrativas e pedagógicas, em sistema informatizado, por meio de rede nacional, para permitir o registro, acompanhamento e controle no exercício das funções exigidas nesta Resolução, conforme padrão tecnológico estabelecido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito.

Art. 3º Constituem atribuições dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, para o processo de credenciamento, acompanhamento e controle dos entes credenciados:

I - elaborar e revisar periodicamente a distribuição geográfica dos credenciados;

II - credenciar as instituições e entidades que cumprirem as exigências estabelecidas nesta

Resolução;

III - credenciar os profissionais que atuam nas referidas instituições ou entidades credenciadas, vinculando-os a estas e disponibilizando lhes senhas pessoais e intransferíveis, de acesso aos sistemas informatizados do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IV - garantir, na esfera de sua competência, o suporte técnico ao sistema informatizado disponível aos credenciados;

V - auditar as atividades dos credenciados, objetivando o fiel cumprimento das normas legais e dos compromissos assumidos, mantendo supervisão administrativa e pedagógica;

VI - estabelecer as especificações mínimas de equipamentos e conectividade para integração dos credenciados aos sistemas informatizados do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VII - definir referências mínimas para:

a) identificação dos Centros de Formação de Condutores e dos veículos de aprendizagem, devendo a expressão “Centro de Formação de Condutores” ou a sigla “CFC” constar na identificação visual;

b) selecionar o material, equipamentos e ação didática a serem utilizados;

VIII - estabelecer os procedimentos pertinentes às atividades dos credenciados;

IX - apurar irregularidades praticadas por instituições ou entidades e pelos profissionais credenciados, por meio de processo administrativo, aplicando as penalidades cabíveis previstas nesta Resolução;

X - elaborar estatísticas para o acompanhamento dos cursos e profissionais das entidades credenciadas;

XI - controlar o número total de candidatos por turma proporcionalmente ao tamanho da sala e à frota de veículos do CFC, por meio de sistemas informatizados;

XII - manter controle dos registros referentes a conteúdos, frequência e acompanhamento do desempenho dos candidatos e condutores nas aulas teóricas e práticas, contendo no mínimo as

seguintes informações:

a) cursos teóricos: conteúdo, turma, datas e horários iniciais e finais das aulas, nome e identificação do instrutor, lista de presença com assinatura do candidato ou verificação eletrônica de presença;

b) cursos práticos: quilometragem inicial e final da aula, horário de início e término, placa do veículo, nome e identificação do instrutor, ficha de acompanhamento do candidato com assinatura ou verificação eletrônica de presença.

Parágrafo único. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão estabelecer exigências complementares para o processo de credenciamento, acompanhamento e controle, desde que respeitadas as disposições desta Resolução.

DO CREDENCIAMENTO DE INSTITUIÇÕES E ENTIDADES

Art. 4º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão credenciar entidades, com capacidade técnica comprovada, para exercerem as atividades de formação de diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e de examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção.

§ 1º As entidades referidas no caput deste artigo serão credenciadas por período determinado, podendo ser renovado, desde que atendidas as disposições desta Resolução.

§ 2º As entidades, já autorizadas anteriormente pelo DENATRAN até a data de 25 de julho de 2006, em caráter provisório, com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e examinador de trânsito, poderão continuar normalmente suas atividades, exclusivamente na localidade da autorização, submetendo-se às exigências do Órgão Executivo de Trânsito do Estado ou do Distrito Federal e as disposições desta Resolução.

Art. 5º São exigências mínimas para o credenciamento:

I - requerimento da unidade da instituição dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

- II - infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do(s) curso(s) proposto(s);
- III - estrutura administrativa informatizada para interligação com o sistema de informações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- IV - relação do corpo docente com a titulação exigida no art.18 desta Resolução;
- V - apresentação do plano de curso em conformidade com a estrutura curricular contida no Anexo desta Resolução;
- VI - vistoria para comprovação do cumprimento das exigências pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- VII - publicação do ato de credenciamento e registro da unidade no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- VIII - participação dos representantes do corpo funcional, em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para desenvolver unidade de procedimentos pedagógicos e para operar os sistemas informatizados, com a devida liberação de acessos mediante termo de uso e responsabilidades.

Parágrafo único. O credenciamento das entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e examinador de trânsito é específico para cada endereço, sendo expedido pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal da circunscrição em que esteja instalado, que o cadastrará no Órgão Executivo de Trânsito da União.

Art. 6º São atribuições das entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção:

- I - atender às exigências das normas vigentes;
- II - manter atualizado e em perfeitas condições de uso o material didático-pedagógico e acervo bibliográfico;
- III - promover a atualização do seu quadro docente;
- IV - atender às convocações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

V - manter atualizadas as informações dos cursos oferecidos e do respectivo corpo docente e discente, no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VI - manter o arquivo dos documentos pertinentes ao corpo docente e discente por 5 (cinco) anos conforme legislação vigente;

VII - emitir certificado de conclusão do curso.

DAS INSTITUIÇÕES CREDENCIADAS PARA FORMAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E RECICLAGEM DE CONDUTORES - CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES - CFC

Art. 7º As auto-escolas a que se refere o art. 156 do CTB, denominadas Centros de Formação de Condutores – CFC são empresas particulares ou sociedades civis, constituídas sob qualquer das formas previstas na legislação vigente.

§ 1º Os CFC devem ter como atividade exclusiva o ensino teórico e/ou prático visando à formação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores;

§ 2º Os CFC serão credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal por período determinado, podendo ser renovado por igual período, desde que atendidas as disposições desta Resolução.

§ 3º Para efeito de credenciamento pelo órgão de trânsito competente, os CFC terão a seguinte classificação:

I – “A” – ensino teórico técnico;

II – “B” – ensino prático de direção; e

III – “AB” – ensino teórico técnico e de prática de direção.

§ 4º Cada CFC poderá se dedicar ao ensino teórico técnico ou ao ensino prático de direção veicular, ou ainda a ambos, desde que certificado e credenciado para tal.

§ 5º O CFC só poderá preparar o aluno para o exame de direção veicular se dispuser de veículo automotor da categoria pretendida pelo candidato.

§ 6º As dependências físicas do CFC deverá ter uso exclusivo para o seu fim.

Art. 8º São exigências mínimas para o credenciamento de CFC:

I – Infraestrutura física:

a) acessibilidade conforme legislação vigente;

b) se para ensino teórico-técnico: sala específica para aula teórica, obedecendo ao critério de 1,20 m² (um metro e vinte centímetros quadrados) por candidato, e 6 m² (seis metros quadrados) para o instrutor, com medida total mínima de 24m²

(vinte e quatro metros quadrados) correspondendo à capacidade de 15 (quinze) candidatos, sendo que a capacidade total máxima não poderá exceder a 35 (trinta e cinco) candidatos por sala, respeitados os critérios estabelecidos; mobiliada com carteiras individuais, em número compatível com o tamanho da sala, adequadas para destro e canhoto, além de cadeira e mesa para instrutor.

c) espaços destinados à Diretoria Geral, Diretoria de Ensino, Secretaria e Recepção;

d) 2 (dois) sanitários, sendo um feminino e outro masculino, com acesso independente da sala de aula, constante da estrutura física do CFC;

e) área específica de treinamento para prática de direção em veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas em conformidade com as exigências da norma legal vigente, podendo ser fora da área do

CFC, bem como de uso compartilhado, desde que no mesmo município;

f) fachada do CFC atendendo às diretrizes de identidade visual, conforme regulamentação específica do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

g) infraestrutura tecnológica para conexão com o sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

II - Recursos Didático-pedagógicos:

a) quadro para exposição escrita com, no mínimo, 2m x 1,20m;

b) material didático ilustrativo;

c) acervo bibliográfico sobre trânsito, disponível aos candidatos e instrutores, tais como

Código de Trânsito Brasileiro, Coletânea de Legislação de Trânsito atualizada e publicações doutrinárias sobre trânsito;

d) recursos audiovisuais necessários por sala de aula;

e) manuais e apostilas para os candidatos e condutores;

III - Veículos e equipamentos de aprendizagem:

a) para a categoria “A” - dois veículos automotores de duas rodas, de no mínimo 120cc (cento e vinte centímetros cúbicos), com câmbio mecânico, não sendo admitida alteração da capacidade estabelecida pelo fabricante, com, no máximo, cinco anos de fabricação;

b) para categoria “B” - dois veículos automotores de quatro rodas, exceto quadriciclo, com câmbio mecânico, com no máximo oito anos de fabricação;

- c) para categoria “C” - um veículo de carga com Peso Bruto Total - PBT de no mínimo 6.000Kg, não sendo admitida alteração da capacidade estabelecida pelo fabricante, com no máximo quinze anos de fabricação;
- d) para categoria “D” - um veículo motorizado, classificado de fábrica, tipo ônibus, com no mínimo 7,20m (sete metros e vinte centímetros) de comprimento, utilizado no transporte de passageiros, com no máximo quinze anos de fabricação;
- e) para categoria “E” - uma combinação de veículos onde o veículo trator deverá ser acoplado a um reboque ou semi-reboque registrado com PBT de no mínimo 6.000Kg e comprimento mínimo de 11m (onze metros), com no máximo quinze anos de fabricação;
- f) um simulador de direção ou veículo estático.

IV – Recursos Humanos:

- a) um Diretor-Geral;
- b) um Diretor de Ensino;
- c) dois Instrutores de Trânsito.

§ 1º As dependências do CFC devem possuir meios que atendam aos requisitos de segurança, conforto e higiene, às exigências didático-pedagógicas, assim como às posturas municipais vigentes.

§ 2º Qualquer alteração nas instalações internas do CFC credenciado deve ser previamente autorizada pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, após vistoria para aprovação.

§ 3º Os veículos de aprendizagem devem estar equipados com duplo comando de freio e embreagem e retrovisor interno extra para uso do instrutor e examinador, além dos equipamentos obrigatórios previstos na legislação.

§ 4º Os veículos de aprendizagem da categoria “A” devem estar identificados por uma placa de cor amarela com as dimensões de 30 (trinta) centímetros de largura e 15(quinze) centímetros de altura, fixada na parte traseira, em local visível, contendo a inscrição “MOTO ESCOLA” em caracteres pretos.

§ 5º Os veículos de aprendizagem das categorias B, C, D e E, devem estar identificados por uma faixa amarela de 20 (vinte) centímetros de largura, pintada na lateral ao longo da carroceria,

a meia altura, com a inscrição “AUTO-ESCOLA” na cor preta, sendo que, nos veículos de cor

amarela, a faixa deverá ser emoldurada por um filete de cor preta, de no mínimo 1 cm (um centímetro) de largura.

§ 6º Os veículos de aprendizagem devem conter identificação do CFC atendendo às diretrizes de identidade visual, conforme regulamentação específica do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, vedada a utilização de qualquer outro motivo de inscrição ou informação.

§ 7º Os veículos destinados à aprendizagem devem ser de propriedade do CFC e estar devidamente registrados e licenciados no município-sede do CFC, admitindo-se contrato de financiamento devidamente registrado.

§ 8º O CFC é responsável pelo uso do veículo destinado à aprendizagem, ainda que fora do horário autorizado para a prática de direção veicular.

§ 9º O Diretor-Geral poderá estar vinculado a no máximo dois CFC, mediante autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, desde que não haja prejuízo em suas atribuições.

§ 10. O Diretor de Ensino deverá estar vinculado apenas a um CFC.

Art. 9º O processo para o credenciamento de Centro de Formação de Condutores constituir-se-á das seguintes etapas:

I - Apresentação da seguinte documentação:

a) requerimento do interessado dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, acompanhado dos seguintes documentos:

- Carteira de Identidade e CPF (fotocópia autenticada);
- Certidão negativa da Vara de Execução Penal do Município sede do CFC e do Município onde reside;
- Certidão negativa do registro de distribuição e de execuções criminais referentes à prática de crimes contra os costumes, a fé pública, o patrimônio, à administração pública, privada ou da justiça e os previstos na lei de entorpecentes, expedidas no local de seu domicílio ou residência;
- Certidão negativa expedida pelo cartório de distribuições cíveis, demonstrando não estar impossibilitado para o pleno exercício das atividades comerciais (insolvência, falência, interdição ou determinação judicial etc.), expedidas no local de seu domicílio ou residência;
- Comprovante de residência.

b) contrato social, devidamente registrado, com capital social compatível com os investimentos;

- c) certidões negativas de débitos federais, estaduais e municipais;
- d) certidões negativas do FGTS e do INSS;
- e) cartão do CNPJ, Inscrição Estadual e Inscrição Municipal;
- f) declaração do (s) proprietário (s) do CFC de que irá dispor de:
 - infraestrutura física conforme exigência desta Resolução e de normas vigentes;
 - recursos didático-pedagógicos, com a devida listagem dos mesmos;
 - veículos de aprendizagem conforme exigência desta Resolução;
 - recursos humanos exigidos nesta Resolução, listados nominalmente com a devida titulação.

II - Cumpridas as exigências do item I, o interessado será convocado para que, num prazo de até 150 (cento e cinquenta dias), apresente a documentação e as exigências técnicas abaixo relacionadas para a realização da vistoria técnica pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal:

- a) alvará de localização e funcionamento fornecido pelo órgão competente;
- b) cópia da planta baixa do imóvel;
- c) cópia da RAIS da empresa, ou CTPS do corpo funcional;
- d) atestado de Vistoria do Corpo de Bombeiros;
- e) relação do (s) proprietário(s);
- f) comprovação da titulação exigida de formação e qualificação do corpo diretivo e instrutores;
- g) apresentação da frota dos veículos identificados conforme art. 154 do CTB e referências mínimas para identificação estabelecidas pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, com os respectivos certificados de segurança veicular – CSV, referentes à transformação de duplo comando de freios e embreagem para autorização da mudança de categoria;
- h) laudo da vistoria de comprovação do cumprimento das exigências para o credenciamento, realizada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

III - Assinatura do termo de credenciamento após o cumprimento das etapas anteriores, com a devida aprovação da vistoria pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

IV - Publicação do ato de credenciamento e registro do CFC no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

V - Participação do corpo funcional do CFC em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para padronizar procedimentos pedagógicos e operar o sistema informatizado, com a devida liberação de acesso mediante termo de uso e responsabilidade.

Art. 10. Compete a cada CFC credenciado para ministrar os cursos de formação, atualização e reciclagem de condutores:

I - realizar as atividades necessárias ao desenvolvimento dos conhecimentos técnicos, teóricos e práticos com ênfase na construção de comportamento seguro no trânsito, visando a formação, atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores, nos termos do CTB e legislação pertinente;

II - buscar a caracterização do CFC como uma unidade de ensino, atendendo integralmente aos padrões estabelecidos pela legislação vigente quanto às instalações físicas, recursos humanos e didáticos, identidade visual, sistema operacional, equipamentos e veículos;

III - cadastrar seus veículos automotores, destinados à instrução prática de direção veicular junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, submetendo-se às determinações estabelecidas nesta Resolução e normas vigentes;

IV - manter o Diretor-Geral e/ou o Diretor de Ensino presente nas dependências do CFC, durante o horário de funcionamento;

V - promover a qualificação e atualização do quadro profissional em relação à legislação de trânsito vigente e às práticas pedagógicas;

VI - divulgar e participar de campanhas institucionais educativas de trânsito promovidas ou apoiadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VII - contratar, para exercer as funções de Diretor-Geral, Diretor de Ensino e Instrutor de Trânsito, somente profissionais credenciados junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, providenciando a sua vinculação ao CFC;

VIII - manter atualizado o planejamento dos cursos de acordo com as orientações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IX - manter atualizado o banco de dados do órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, conforme o artigo 3º, inciso XII desta Resolução;

X - manter o arquivo dos documentos pertinentes ao corpo docente e discente por 5 (cinco) anos conforme legislação vigente.

Art. 11. Para a renovação do credenciamento, o CFC deverá apresentar índices de aprovação de seus candidatos de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) nos exames teóricos e práticos, respectivamente, referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao mês da renovação do credenciamento.

§ 1º Para os efeitos da operacionalização do caput deste artigo, o órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal deve estabelecer ações de acompanhamento, controle e avaliação das atividades e dos resultados de cada CFC, de forma sistemática e periódica, emitindo relatórios e oficiando aos responsáveis pelas entidades credenciadas.

§ 2º Quando o CFC não atingir o índice mínimo estabelecido no caput deste artigo, em períodos que não ultrapassem 3 (três) meses, o órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal deverá solicitar ao Diretor de Ensino do CFC uma proposta de planejamento para alteração dos resultados, sanando possíveis deficiências no processo pedagógico.

§ 3º Persistindo o índice de aprovação inferior ao estabelecido no caput deste artigo, após decorridos 3 (três) meses, os instrutores e os diretores do CFC deverão participar de treinamento de reciclagem e atualização extraordinários sob a responsabilidade do órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

DAS UNIDADES DAS FORÇAS ARMADAS E AUXILIARES QUE POSSUÍREM CURSOS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES

Art. 12. As unidades das Forças Armadas e Auxiliares que possuem cursos de formação de condutores, conforme previsto no §2º do artigo 152 do CTB, para ministrar estes cursos, deverão credenciar-se junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, que a registrará junto ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União, atendendo às exigências estabelecidas nesta Resolução.

Art. 13. São exigências mínimas para o credenciamento das unidades das Forças Armadas e Auxiliares:

- I - requerimento da unidade interessada em ministrar cursos de formação de condutores, dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- II - infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do curso proposto;
- III - estrutura administrativa informatizada para interligação com o sistema de informações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- IV - relação dos recursos humanos: instrutores de trânsito, coordenadores geral e de ensino da Corporação, devidamente capacitados nos cursos de instrutor de trânsito e diretor geral e de ensino, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- V - apresentação do plano de curso em conformidade com a legislação vigente;
- VI - realização de vistoria para comprovação do cumprimento das exigências pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- VII - emissão do ato de credenciamento;
- VIII - publicação do ato de credenciamento e registro da unidade militar no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- IX - participação do corpo funcional da unidade militar em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para padronização de procedimentos pedagógicos e operacionais e do sistema informatizado, com a liberação de acesso mediante termo de uso e responsabilidades.

Art. 14. São atribuições da unidade das Forças Armadas e Auxiliares, credenciada para ministrar o curso:

- I - atender às exigências das normas vigentes, no que se refere ao curso de formação de condutores;
- II - manter atualizado o acervo bibliográfico e de material didático-pedagógico;
- III - promover a atualização técnico-pedagógica do seu quadro docente;
- IV - disponibilizar veículos automotores compatíveis com a categoria a que se destina o curso;

V - manter atualizadas as informações dos cursos oferecidos e dos respectivos corpos docente e discente, no sistema do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VI - manter o arquivo dos documentos pertinentes ao corpo docente e discente por 5 (cinco) anos conforme legislação vigente.

DAS INSTITUIÇÕES CREDENCIADAS PARA A QUALIFICAÇÃO DE CONDUTORES EM CURSOS ESPECIALIZADOS INSTITUIÇÕES DO SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM SISTEMA “S”

Art. 15. As instituições do Serviço Nacional de Aprendizagem, credenciadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, promoverão a qualificação de condutores e sua respectiva atualização, por meio da oferta de cursos especializados para condutores de veículos de:

- a) Transporte de escolares;
- b) Transporte de produtos perigosos;
- c) Transporte coletivo de passageiros;
- d) Transporte de emergência;
- e) Outros transportes especializados, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. As instituições referidas no caput deste artigo serão credenciadas por período determinado, podendo ser renovado, desde que atendidas as disposições desta Resolução.

Art. 16. São exigências mínimas para o credenciamento das instituições do Serviço Nacional de Aprendizagem:

I - requerimento da unidade da Instituição dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

II - infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do(s) curso(s) proposto(s);

III - estrutura administrativa informatizada para interligação com o sistema de informações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IV - relação do corpo docente com a titulação exigida no artigo 22 desta Resolução, e do coordenador geral dos cursos;

V - apresentação do plano de curso em conformidade com a estrutura curricular exigida nesta Resolução;

VI - realização de vistoria para comprovação do cumprimento das exigências pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VII - emissão do ato de credenciamento;

VIII - publicação do ato de credenciamento e registro da unidade do Sistema “S” no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IX - participação do corpo funcional em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para padronização de procedimentos pedagógicos e operacionais do sistema informatizado, com a devida liberação de acesso mediante termo de uso e responsabilidade.

Art. 17. São atribuições de cada unidade das Instituições do Serviço Nacional de Aprendizagem, credenciada para ministrar cursos especializados:

I - atender às exigências das normas vigentes;

II - manter atualizado o acervo bibliográfico e de material didático-pedagógico;

III - promover a atualização do seu quadro docente;

IV - atender às convocações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

V - manter atualizadas as informações dos cursos oferecidos e dos respectivos corpos docente e discente, no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VI - manter o arquivo dos documentos pertinentes aos corpos docente e discente por 5 (cinco) anos conforme legislação vigente.

DOS PROFISSIONAIS DAS ENTIDADES CREDENCIADAS COM A FINALIDADE DE CAPACITAR DIRETOR GERAL, DIRETOR DE ENSINO E INSTRUTOR DE TRÂNSITO PARA OS CFC, E EXAMINADOR DE TRÂNSITO

Art. 18. São exigências para os profissionais destas instituições:

I - Curso superior completo, pós-graduação lato-sensu e experiência na área de trânsito, quando Coordenador Geral.

II - Curso superior completo, cursos relacionados ao tema de sua disciplina e curso específico na área do trânsito, quando membro do corpo docente.

DOS CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES – CFC

Art. 19. São exigências para o exercício das atividades dos profissionais destas instituições:

I – Diretor Geral e Diretor de Ensino:

- a) no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;
- b) curso superior completo;
- c) curso de capacitação específica para a atividade;
- d) no mínimo dois anos de habilitação.

II – Instrutor de Trânsito:

- a) no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;
- b) curso de ensino médio completo;
- c) no mínimo um ano na categoria “D”;
- d) não ter sofrido penalidade de cassação de CNH;
- e) não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias;
- f) curso de capacitação específica para a atividade e curso de direção defensiva e primeiros socorros.

Parágrafo único. Para credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, os profissionais referidos neste artigo deverão apresentar:

- a) Carteira Nacional de Habilitação válida;
- b) Cadastro de Pessoa Física - CPF;
- c) Diploma ou certificado de escolaridade expedido por instituição de ensino devidamente credenciada pelo órgão competente;
- d) certificado de conclusão do curso específico de capacitação para a atividade;
- e) comprovante de residência;
- f) contrato de trabalho com o CFC devidamente anotado na Carteira de Trabalho e Previdência Social;
- g) certidão negativa do registro de distribuição e de execuções criminais referentes às práticas de crimes contra os costumes, fé pública, patrimônio, à administração pública, privada ou da justiça e os previstos na lei de entorpecentes, expedidas no local de seu domicílio ou residência.

DAS UNIDADES DAS FORÇAS ARMADAS E AUXILIARES

Art. 20. As exigências para o exercício da atividade de instrutor de trânsito e de Coordenadores Geral e de Ensino e respectiva documentação para credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal são as referidas nos incisos I e II, do art.19 desta Resolução.

DOS INSTRUTORES NÃO VINCULADOS A UM CENTRO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES

Art. 21. A instrução de prática de direção veicular para obtenção da CNH poderá ser realizada por instrutores de trânsito não vinculados a um CFC, mediante prévia autorização do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, nas localidades que não contarem com um CFC.

§ 1º O instrutor não vinculado deverá atender às exigências previstas para o instrutor de trânsito, conforme inciso II do art.19.

§ 2º O instrutor de prática de direção veicular não vinculado só poderá instruir 1 (um) candidato a cada período de 6 (seis) meses.

§ 3º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal devem conceder a autorização para instrutor não vinculado, por candidato, com vistas ao registro e à emissão da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV.

§ 4º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal devem manter atualizados os cadastros de instrutores de direção veicular não vinculados, em suas respectivas circunscrições.

§ 5º O veículo eventualmente utilizado pelo instrutor não vinculado, quando autorizado, deverá observar o disposto no parágrafo único do art. 154 do CTB.

DAS INSTITUIÇÕES DO SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM SISTEMA “S”

Art. 22. São exigências para os profissionais destas Instituições:

I – Quando na função de Coordenador Geral:

- a) mínimo de 21 (vinte e um) anos de idade;
- b) curso superior completo;
- c) curso de capacitação específico exigido para Diretor Geral de CFC;
- d) dois anos de habilitação.

II – Quando na função de Coordenador de Ensino:

- a) mínimo de 21 (vinte e um) anos de idade;
- b) curso superior completo;
- c) curso de capacitação específico exigido para Diretor de Ensino de CFC;
- d) dois anos de habilitação.

Parágrafo único. Para credenciamento junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, os Coordenadores, Geral e de Ensino, deverão apresentar:

- a) Carteira de Identidade;
- b) Cadastro de Pessoa Física – CPF;
- c) documento comprobatório de conclusão de curso superior devidamente reconhecido pelo Ministério da Educação;
- d) certificado de conclusão de curso de Diretor Geral ou de Diretor de Ensino em Instituição credenciada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- e) CNH válida.

Art. 23. São exigências para os Instrutores de Cursos Especializados previstos na legislação vigente:

- I - No mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;
- II – Nível médio completo;
- III – Curso de capacitação para instrutor especializado;
- IV - Um ano de habilitação em categoria compatível com as exigidas para o curso especializado em que atuam;
- V - Não ter sofrido penalidade de suspensão do direito de dirigir ou cassação de CNH e não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 12 (doze) meses.

§ 1º Para credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, o instrutor de curso especializado deverá apresentar:

- a) Carteira Nacional de Habilitação válida;
- b) Cadastro de Pessoa Física - CPF;
- c) Certificado de conclusão de curso médio devidamente reconhecido;
- d) Certificado de conclusão do curso de instrutor especializado na área de atuação;
- e) Certidão Negativa da Vara de Execução Criminal do Município onde residem e do local onde pretendem atuar.

§ 2º As entidades que, quando da publicação da Resolução nº 168/04, se encontravam credenciadas para ministrar exclusivamente cursos especializados, têm assegurada a continuidade do exercício de suas atividades, devendo:

- a) efetuar recadastramento junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, renovando-o a cada dois anos;
- b) cumprir as exigências previstas nos artigos 22 e 23 desta Resolução.

DOS EXAMINADORES DE TRÂNSITO

Art. 24. São exigências mínimas para o exercício da atividade de examinador de trânsito, observadas as disposições contidas no art. 152 do CTB:

- I - No mínimo 21(vinte e um) anos de idade;
- II - Curso superior completo;
- III - Dois anos de habilitação compatível com a categoria a ser examinada;
- IV - Não ter sofrido penalidade de suspensão do direito de dirigir ou cassação de CNH e não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 12 (doze) meses;
- V - Curso para examinador de trânsito.

§ 1º Para serem designados pela autoridade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito

Federal, os profissionais referidos neste artigo deverão apresentar:

- a) Carteira Nacional de Habilitação válida;
- b) Cadastro de Pessoa Física - CPF;
- c) Certificado de conclusão de curso superior devidamente reconhecido pelo Ministério da Educação;
- d) Certificado de conclusão do curso específico de capacitação para a atividade;
- e) Comprovante de residência;
- f) Certidão Negativa da Vara de Execução Criminal do Município onde reside e do local onde pretende atuar.

§ 2º As exigências para o exercício da atividade de examinador de trânsito nas unidades das Forças Armadas e Auxiliares e respectiva documentação para credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, são as referidas no § 1º deste artigo.

DOS PROFISSIONAIS QUE ATUAM NOS PROCESSOS DE CAPACITAÇÃO, FORMAÇÃO, QUALIFICAÇÃO, ESPECIALIZAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E RECICLAGEM DE CANDIDATOS A CNH E CONDUTORES

Art. 25. São atribuições dos profissionais que atuam nos processos de capacitação, formação, qualificação, especialização, atualização e reciclagem de recursos humanos, candidatos e condutores:

- I - O Instrutor de trânsito é o responsável direto pela formação, atualização e reciclagem de candidatos e de condutores e o Instrutor de cursos especializados, pela qualificação e atualização de condutores, competindo-lhes:

- a) transmitir aos candidatos os conteúdos teóricos e práticos exigidos pela legislação vigente;
- b) tratar os candidatos com urbanidade e respeito;
- c) cumprir as instruções e os horários estabelecidos no quadro de trabalho da instituição;
- d) utilizar crachá de identificação com foto, quando no exercício da função que será fornecido pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- e) frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- f) acatar as determinações de ordem administrativa e pedagógica estabelecidas pela Instituição;
- g) Avaliar se o candidato está apto a prestar exame de direção veicular após o cumprimento da carga horária estabelecida.

II - O Diretor Geral é o responsável pela administração e o correto funcionamento da Instituição, competindo-lhe, além de outras atribuições determinadas pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União:

- a) estabelecer e manter as relações oficiais com os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito;
- b) administrar a instituição de acordo com as normas estabelecidas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- c) decidir, em primeira instância, sobre os recursos interpostos ou reclamações feitas por candidato ou condutor contra qualquer ato julgado prejudicial, praticado nas atividades escolares;
- d) dedicar-se à permanente melhoria do ensino, visando à conscientização das pessoas que atuam no complexo do trânsito;
- e) praticar todos os atos administrativos necessários à consecução das atividades que lhe são próprias e possam contribuir para a melhoria do funcionamento da instituição;
- f) assinar, em conjunto com o Diretor de Ensino, os certificados de conclusão de cursos de formação, atualização e reciclagem, com a identificação da assinatura;
- g) aplicar as penalidades administrativas ao pessoal que lhe é subordinado, nos termos desta Resolução;
- h) manter, em local visível, tabela de preços dos serviços oferecidos;

- i) comunicar, por escrito, ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ausências e impedimentos, por motivo de força maior, podendo ser autorizada a sua substituição pelo Diretor de Ensino, por um prazo de até 30 (trinta) dias;
- j) ministrar aulas, em casos excepcionais, quando da substituição de instrutores, mediante autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- k) comunicar, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o desligamento de qualquer um de seus instrutores ou diretores;
- l) frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

III - O Diretor de Ensino é o responsável pelas atividades escolares da instituição, competindo-lhe, dentre outras atribuições determinadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal:

- a) orientar os instrutores no emprego de métodos, técnicas e procedimentos didático pedagógicos, dedicando-se à permanente melhoria do ensino;
- b) disponibilizar informações dos cursos e dos respectivos corpos docente e discente nos sistemas informatizados do órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal;
- c) manter e arquivar documentos pertinentes aos corpos docente e discente por 05 (cinco) anos;
- d) organizar o quadro de trabalho a ser cumprido pelos Instrutores;
- e) acompanhar, controlar e avaliar as atividades dos instrutores a fim de assegurar a eficiência do ensino;
- f) representar o Diretor Geral junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, quando este se encontrar impedido por quaisquer motivos, desde que previamente comunicado a estes órgãos;
- g) ministrar aulas teóricas, em casos excepcionais, quando da substituição de instrutores, mediante autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- h) frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

IV - O Examinador de Trânsito é o responsável pela realização dos exames previstos na legislação, competindo-lhe:

- a) avaliar os conhecimentos e as habilidades dos candidatos e condutores para a condução de veículos automotores;
- b) tratar os candidatos e condutores com urbanidade e respeito;
- c) cumprir as instruções e os horários estabelecidos pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- d) utilizar crachá de identificação com foto, emitido pela autoridade responsável do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, quando no exercício da função;
- e) frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

DO FUNCIONAMENTO DAS ENTIDADES CREDENCIADAS

Art. 26. Todas as entidades credenciadas devem celebrar contrato de prestação de serviços, com o candidato, contendo as especificações do curso quanto a período, horário, condições, frequência exigida, prazo de validade do processo, valores e forma de pagamento.

Parágrafo único. A exigência de celebração do contrato de prestação de serviço não se aplica às unidades das Forças Armadas e Auxiliares.

Art. 27. Os horários de realização das aulas serão regulamentados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

Parágrafo único. A carga horária diária máxima permitida nos cursos teóricos é de 10 (dez) horas/aula e, no curso de prática de direção veicular, 3 (três) horas/aula, sendo, no máximo, duas aulas práticas consecutivas por candidato ou condutor.

Art. 28. As entidades que permanecerem inativas por um período superior a 90 (noventa) dias poderão ter o credenciamento cancelado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, excetuando-se as unidades das Forças Armadas e Auxiliares.

Parágrafo único. A instituição ou entidade que tiver seu credenciamento cancelado, somente poderá retornar às atividades, mediante um novo processo de credenciamento.

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 29. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, fiscalizar as entidades públicas ou privadas por eles credenciadas.

Art. 30. As irregularidades deverão ser apuradas por meio de processo administrativo, e penalizadas de acordo com o estabelecido nesta Resolução.

Art. 31. São consideradas infrações de responsabilidade das instituições ou entidades e do Diretor Geral, credenciados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no que couber:

I - negligência na fiscalização das atividades dos instrutores, nos serviços administrativos de sua responsabilidade direta, bem como no cumprimento das atribuições previstas nesta Resolução e normas complementares do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

II - deficiência técnico-didática da instrução teórica ou prática;

III - aliciamento de candidatos por meio de representantes, corretores, prepostos e similares; e publicidade em jornais e outros meios de comunicação, mediante oferecimento de facilidades indevidas e/ou ilícitas.

IV - prática de ato de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública ou privada;

Art. 32. Será considerada infração de responsabilidade específica do Diretor de Ensino:

I - negligência na orientação e fiscalização das atividades dos instrutores, nos serviços administrativos de sua responsabilidade direta, bem como no cumprimento das atribuições previstas nesta Resolução e normas complementares dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

II - deficiência no cumprimento da programação estabelecida para o(s) curso(s);

III - prática de ato de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra administração pública ou privada.

Art. 33. As infrações previstas para os coordenadores das entidades públicas ou privadas, das unidades do Serviço Nacional de Aprendizagem e das unidades das Forças Armadas e

Auxiliares, credenciadas para ministrar os cursos referidos nesta Resolução, são as mesmas constantes dos artigos 31 e 32, respectivamente.

Art. 34. São consideradas infrações de responsabilidade específica do instrutor e do examinador:

I - negligência na transmissão das normas constantes da legislação de trânsito, conforme estabelecido no quadro de trabalho, bem como o cumprimento das atribuições previstas nesta Resolução e normas complementares do órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do

Distrito Federal;

II - falta de respeito aos candidatos;

III - deixar de orientar corretamente os candidatos no processo de aprendizagem;

IV - deixar de portar o crachá de identificação como instrutor ou examinador habilitado, quando a serviço;

V - prática de ato de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública ou privada;

VI – realizar propaganda contrária à ética profissional;

VII – obstar ou dificultar a fiscalização do órgão executivo de trânsito estadual ou do Distrito Federal.

Art. 35. As penalidades serão aplicadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal responsável pelo credenciamento, após decisão fundamentada.

Art. 36. As instituições e entidades e os profissionais credenciados que agirem em desacordo com os preceitos desta Resolução estarão sujeitos às seguintes penalidades, conforme a gravidade da infração:

I - advertência por escrito;

II - suspensão das atividades por até 30 (trinta) dias;

III - suspensão das atividades por até 60 (sessenta) dias;

IV - cassação do credenciamento.

§ 1º A penalidade de advertência por escrito será aplicada no primeiro cometimento das infrações referidas nos incisos I e II do art. 31, incisos I e II do art. 32 e incisos I, II, III e IV do art.

§2º A penalidade de suspensão por até 30 (dias) será aplicada na reincidência da prática de qualquer das infrações previstas nos incisos I e II do art. 31, incisos I e II do art. 32 e incisos I, II, III e IV do art. 34 ou quando do primeiro cometimento da infração tipificada no inciso III do art. 31.

§ 3º A penalidade de suspensão por até 60 (sessenta) dias será imposta quando já houver sido aplicada a penalidade prevista no parágrafo anterior nos últimos 5 (cinco) anos.

§ 4º O período de suspensão será aplicado proporcionalmente à natureza e à gravidade da falta cometida.

§ 5º Durante o período de suspensão, a entidade e os profissionais credenciados que forem penalizados não poderão realizar suas atividades.

§ 6º A penalidade de cassação será imposta quando já houver sido aplicada a penalidade prevista no § 3º e/ou quando do cometimento das infrações tipificadas no inciso IV do art. 31, inciso III do art. 32 e inciso V do art. 34.

§ 7º Decorridos cinco anos da aplicação da penalidade ao credenciado, esta não surtirá mais efeitos como registro de reincidência para novas penalidades.

§ 8º Na hipótese de cancelamento do credenciamento por aplicação da penalidade de cassação, somente após 5 (cinco) anos, poderá a entidade requerer um novo credenciamento

DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Art. 37. O processo administrativo será iniciado pela autoridade de trânsito, de ofício ou mediante representação, visando à apuração de irregularidades praticadas pelas instituições e profissionais credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, observando o princípio da ampla defesa e do contraditório.

§ 1º Em caso de risco iminente, a Administração Pública poderá motivadamente adotar providências acauteladoras sem a prévia manifestação do interessado.

§ 2º O representado será notificado da instauração do processo administrativo.

Art. 38. A autoridade, de ofício ou a requerimento do representado, poderá determinar a realização de perícias ou de quaisquer outros atos necessários à elucidação dos fatos investigados.

Art. 39. Concluída a instrução o representado terá o prazo de 10 (dez) dias para apresentar defesa escrita, contados do recebimento da notificação.

Art. 40. Após o julgamento, a autoridade de trânsito notificará o representado da decisão.

Parágrafo único. Da decisão da autoridade de trânsito caberá recurso à autoridade superior no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 41. Aplicam-se subsidiariamente ao processo administrativo, no que couber, as disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 42. As diretrizes, disposições gerais e estrutura curricular básica dos cursos para a capacitação e atualização dos profissionais para atuar na formação,

atualização, qualificação e reciclagem de candidatos e condutores fazem parte do Anexo desta Resolução.

Art. 43. É vedada a todas as entidades credenciadas a transferência de responsabilidade ou a terceirização das atividades para as quais foram credenciadas.

Art. 44. As informações sobre o processo de formação dos profissionais, dos candidatos e condutores referidos nesta Resolução, deverão estar contempladas em módulo do Registro Nacional de Condutores Habilitados - RENACH, no prazo de até 360 dias, a partir da data de entrada em vigor desta Resolução.

Art. 45. O Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União estabelecerá os procedimentos para operacionalização da integração dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com as seguintes finalidades:

I - definir padrões de qualidades e procedimentos de monitoramento e avaliação dos processos de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores;

II – permitir a disseminação de práticas e experiências bem sucedidas na área de educação de trânsito;

III – padronizar e desenvolver os procedimentos didáticos básicos, assegurando a boa formação do condutor;

IV – integrar todos os procedimentos e as informações quanto à formação, habilitação e desempenho de candidatos, permitindo, simultaneamente, o acompanhamento das entidades e organizações formadoras e fiscalizadoras.

Art. 46. É assegurado o direito ao exercício da profissão aos instrutores de trânsito que já estejam credenciados nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal até a entrada em vigor da Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010.

§1º. Os demais profissionais que já estejam credenciados junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal terão o prazo de 5 (cinco) anos para adequação às exigências estabelecidas nesta Resolução, observado o disposto no art. 152 do CTB.

§2º Para fins de credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado e do Distrito Federal, serão aceitos os certificados de cursos concluídos até a data da entrada em vigor desta Resolução.

Art. 47. As instituições ou entidades já credenciadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal terão o prazo de até 1 (um) ano para adequação às exigências de infraestrutura física estabelecidas nesta Resolução.

Art. 48. Os Instrutores e Examinadores de Trânsito, credenciados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, serão periodicamente avaliados sem exame nacional, na forma da Resolução nº 321/09 do CONTRAN.

Art. 49. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as Resoluções nos 74/1998 e 198/2006 do CONTRAN e as disposições contrárias.

Alfredo Peres da Silva

Presidente

Rui César da Silveira Barbosa

Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa

Ministério dos Transportes

Esmeraldo Malheiros Santos

Ministério da Educação

Luiz Otavio Maciel Miranda

Ministério da Saúde

Jose Antonio Silvério

Ministério da Ciência e Tecnologia

Elcione Diniz Macedo

Ministério das Cidades

ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 358 DE 13 DE AGOSTO DE 2010 DIRETRIZES, DISPOSIÇÕES GERAIS E ESTRUTURA CURRICULAR BÁSICA DOS CURSOS PARA FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA ATUAR NO PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES

1. curso para instrutor de trânsito;
2. curso para instrutor de curso especializado para condutor de veículo;
3. curso para diretor geral de CFC;
4. curso para diretor de ensino de CFC;
5. curso para examinador de trânsito;

6. cursos de atualização para os profissionais habilitados.

1. DIRETRIZES GERAIS

I – DOS FINS

Estes cursos têm a finalidade de capacitar profissionais para atuar no processo de formação, atualização, qualificação e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos.

Para atingir seus fins, estes cursos devem dar condições de:

1. Ao Instrutor de Trânsito e ao Instrutor de Curso Especializado:

- a. planejar e avaliar atividades educativas do processo de formação de condutores;
- b. demonstrar flexibilidade, compatibilizando diferenças entre os candidatos e condutores;
- c. demonstrar domínio do conteúdo a ser ministrado no processo de formação, qualificação, atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos.
- d. ministrar aulas práticas de direção veicular, acompanhando e avaliando o desempenho dos candidatos e condutores;
- e. demonstrar domínio no processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

2. Ao Diretor Geral de CFC:

- planejar e avaliar as atividades desenvolvidas no CFC;
- coordenar atividades administrativas, gerenciando os recursos humanos e financeiros do CFC;
- participar do planejamento estratégico da instituição;
- interagir com a comunidade e setor público;
- exercer liderança demonstrando capacidade de resolver conflitos.

3. Ao Diretor de Ensino de CFC:

- planejar e avaliar atividades educacionais realizadas no CFC;
- coordenar as atividades pedagógicas do CFC;
- coordenar a atuação dos instrutores no CFC;
- participar do planejamento estratégico da instituição;
- interagir com a comunidade e setor público;
- exercer liderança demonstrando capacidade de resolver conflitos.

4. Ao Examinador de trânsito:

- avaliar os conhecimentos e as habilidades dos candidatos e condutores para a condução de veículos automotores;
- demonstrar habilidade de relações interpessoais nas situações de exame

II – DAS EXIGÊNCIAS PARA INGRESSO NOS CURSOS

a) De Instrutor de Trânsito:

- ser maior de 21 anos;
- comprovar escolaridade de ensino médio;
- ser habilitado no mínimo há dois anos;
- ser aprovado em avaliação psicológica para fins pedagógicos;

b) De Diretores de CFC ou de Examinadores de Trânsito:

- ser maior de 21 anos;
- comprovar escolaridade de ensino superior completo;
- apresentar o certificado de conclusão do curso específico de capacitação para instrutor de trânsito realizado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou por entidade credenciada.

III – DA AVALIAÇÃO

Ao final de cada módulo será realizada prova sobre conteúdos trabalhados pelas instituições que ministram os cursos.

Será considerado aprovado no curso de capacitação o aluno que obtiver aproveitamento mínimo de 70 % em cada módulo.

O aluno reprovado ao final do módulo poderá realizar nova prova a qualquer momento, sem prejuízo da continuidade do curso. Caso ainda não consiga resultado satisfatório deverá repetir o módulo em outra edição do curso.

Com frequência mínima de 75% em cada um dos módulos. Caso o aluno não atinja o mínimo de frequência estabelecido em um ou mais módulo (s), poderá repeti-lo (s) em outra turma ou edição do curso, aproveitando os módulos em que atingiu o estabelecido.

Nos cursos de atualização, a avaliação será feita através de observação direta e constante do desempenho dos alunos, sendo dispensada atribuição de nota ao final do curso.

IV – DA CERTIFICAÇÃO

- ### a)
- Será emitido certificado de conclusão do curso de capacitação ao aluno aprovado em todos os módulos do curso;

b) Será emitido certificado de conclusão do curso de atualização ao aluno com frequência mínima de 75% em cada um dos módulos. Caso o aluno não atinja o mínimo de frequência estabelecido em um ou mais módulo (s), poderá repeti-lo (s) em outra turma ou edição do curso, aproveitando os módulos em que atingiu o estabelecido.

c) Os alunos certificados neste (s) curso (s) terão os dados correspondentes registrados nos sistemas informatizados do órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

d) Os certificados deverão conter no mínimo os seguintes dados:

- nome completo do aluno;
- data de conclusão do curso;
- assinaturas dos diretores da entidade ou instituição;
- módulos, carga horária, nome dos professores, aproveitamento do aluno em cada módulo;
- registro e assinatura do dirigente do órgão executivo de trânsito do estado ou do Distrito Federal.

V– DA VALIDADE

a. Os cursos terão validade máxima de 5 (cinco) anos, quando os profissionais deverão realizar curso de atualização;

b. O profissional deverá apresentar certificado do curso de atualização dentro do período previsto na alínea anterior, quando da renovação do seu credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

c. Os cursos terão validade em todo o Território Nacional.

2. DISPOSIÇÕES GERAIS

- Considera-se hora aula o período de 50 (cinquenta) minutos.
- A carga horária diária máxima não poderá ultrapassar 10 (dez) horas aula.

3. ESTRUTURA CURRICULAR BÁSICA

3.1 - CURSO PARA INSTRUTOR DE TRÂNSITO 180 HORAS-AULA

3.1.1. MÓDULO I – FUNDAMENTOS DA EDUCAÇÃO 16 HORAS-AULA

- Fundamentos da Educação - relação educação e sociedade: dimensões filosófica, sociocultural e pedagógica; teorias educacionais.
- Currículo e construção do conhecimento: processo de ensino-aprendizagem.

- Noções de Psicologia da Educação - Bases psicológicas da aprendizagem: conceitos básicos; principais teorias e suas contribuições; processo de aprendizagem do jovem e do adulto; relações da psicologia e a prática pedagógica.
- Relação instrutor/candidato - atribuições do instrutor: instrutor como educador; princípios éticos da relação instrutor/candidato ou condutor; direitos, deveres e responsabilidade civil durante as aulas de direção veicular; interdependência entre ação profissional e princípios éticos.
- Relacionamentos no Trânsito.

3.1.2. MODULO II – DIDÁTICA 20 HORAS-AULA

- Processo de planejamento: concepção, importância, dimensões e níveis; planejamento de ensino em seus elementos constitutivos: objetivos e conteúdo de ensino; métodos e técnicas; multimídia educativa e avaliação educacional; processo de planejamento e a elaboração de planos de ensino: objetivos, conteúdos, métodos e técnicas de ensino, recursos didáticos e avaliação.
- Orientações pedagógicas para o processo de formação de condutores: especificidade da atuação do instrutor nos cursos teórico e de prática de direção veicular em veículos de duas e de quatro ou mais rodas.
- Acompanhamento e avaliação no processo de ensino e aprendizagem: importância, procedimentos e habilidades necessárias.

3.1.3. MODULO III - LÍNGUA PORTUGUESA 8 HORAS-AULA

- Habilidades de comunicação e expressão oral e escrita.
- Importância da comunicação no processo de aprendizagem e na direção de um veículo.
- Interpretação de textos.

3.1.4. MODULO IV – CONTEÚDOS A SEREM DESENVOLVIDOS NOS CURSOS TEÓRICOS - 92 HORAS-AULA

● Legislação de Trânsito –32 horas-aula

Código de Trânsito Brasileiro: Sistema Nacional de Trânsito – SNT; Órgãos executivos, normativos e consultivos; vias públicas; habilitação de condutores; normas de circulação e conduta; infrações e penalidades; medidas administrativas; processo administrativo; crimes de trânsito; sinalização. Resoluções do CONTRAN: resoluções aplicáveis ao processo de habilitação, sinalização viária, documentação obrigatória e educação para o trânsito.

● Direção defensiva –20 horas-aula

Definição e elementos da direção defensiva; física aplicada – conceitos de física aplicados ao trânsito; condições adversas do meio ambiente e da via; normas para ultrapassagem; acidentes de trânsito – situações de risco e como evitá-los; condução econômica; manutenção preventiva do veículo; condutor defensivo – procedimentos defensivos; a responsabilidade do condutor de veículo de maior porte em relação aos de menor porte; pilotagem de motocicleta - equipamentos obrigatórios; postura do motociclista; aspectos físico, emocional e social do condutor e interferência na segurança do trânsito.

● Noções de primeiros socorros e Medicina de Tráfego –12 horas-aula

A legislação de trânsito e os socorros de urgência; verificação das condições gerais da vítima; cuidados com a vítima – o que não fazer; ações básicas no local do acidente - sinalização do local, acionamento de recursos, telefones de emergência;

· Noções de proteção e respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito
12 horas-aula

Poluição ambiental causada por veículos automotores – emissão sonora, de gases e de partículas - manutenção preventiva do veículo; meio ambiente - contexto atual e regulamentação do CONAMA sobre poluição causada por veículos; relações interpessoais – diferenças individuais, o indivíduo como cidadão.

· Psicologia Aplicada à Segurança no Trânsito – 8 horas-aula

Relações interpessoais; a obediência às leis e à sinalização; o controle das emoções; a atenção e cuidados indispensáveis a segurança do trânsito.

● Noções sobre funcionamento do veículo de 2 e 4 rodas / Mecânica Básica - 8 horas aula.

Equipamentos de uso obrigatório do veículo e sua utilização; extintor de incêndio – manuseio e uso; responsabilidade do condutor com a manutenção do veículo; alternativas de solução para reparos, em eventos de emergência mais comuns, no veículo

3.1.5 – MÓDULO V – PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR EM VEÍCULO DE DUAS E QUATRO RODAS – 24 HORAS-AULA

· Postura do instrutor na condução das orientações com o veículo em movimento e procedimentos nas solicitações de manobra.

- O veículo de duas ou três rodas: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas.
- O veículo de quatro rodas: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas.
- Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação.
- Prática de direção veicular na via pública: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação; cuidados e atenção especiais com a circulação com veículos de duas ou três rodas.

3.1.6 – MODULO VI - PRÁTICA DE ENSINO SUPERVISIONADO 20 HORASAULA

- Planejamento da prática de ensino – 5 horas-aula.

Elaborar instrumentos de observação de aulas, de planos de aula e de relatórios, sob supervisão do professor da Instituição de Ensino em que realizou o curso;

- Observação de aulas – 10 horas-aula, sendo:

5 horas de observação de aula teórica;

3 horas de observação de aula prática de direção veicular em veículo de quatro rodas nas diferentes categorias de sua habilitação;

2 horas de observação de aula prática de direção veicular em veículo de duas rodas;

Apresentar relatório, ao final das observações feitas em CFC credenciado pelo DETRAN.

- Prática de ensino – 5 horas-aula.

Cada aluno deverá ministrar aula teórica, sob supervisão do professor da Instituição de Ensino em que realizou o curso.

3.2 CURSOS PARA INSTRUTOR DE CURSO ESPECIALIZADO PARA CONDUTORES

3.2.1. CURSO PARA INSTRUTORES DE CURSO ESPECIALIZADO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIRO – 270 HORAS-AULA

3.2.1.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO – 180 HORASAULA

3.2.1.2. MÓDULO II - CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS – 50 HORAS-AULA

3.2.1.3 MÓDULO III – O TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS – NOÇÕES GERAIS – 40 HORAS-AULA

27

- Legislação aplicada (nacional, estadual e municipal) ao transporte de passageiros.
- Direção defensiva aplicada ao transporte coletivo de passageiros; comportamentos seguros e sua importância para a segurança dos passageiros do veículo de transporte coletivo e demais atores do trânsito.
- Valores, habilidades e atitudes – o papel destes fatores no cotidiano do condutor de veículo de transporte de passageiros.
- Relações interpessoais – a interação saudável e solidária com passageiros, pedestres e demais condutores e agentes de trânsito.
- Diferenças individuais - características dos usuários do transporte coletivo, responsabilidade e cuidados especializados.
- Responsabilidades da empresa e do condutor: passageiros, usuários das vias, meio ambiente e vítimas, em casos de acidente.

3.2.2. CURSO PARA INSTRUTORES DE CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE ESCOLAR - 270 HORAS-AULA

3.2.2.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO – 180 HORAS-AULA

3.2.2.2. MÓDULO II - CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE ESCOLAR - 50 HORAS- AULA

3.2.2.3 MÓDULO III – O TRANSPORTE ESCOLAR – FUNDAMENTOS E NOÇÕES GERAIS – 40 HORAS-AULA

- Legislação aplicada (nacional, estadual e municipal) ao transporte escolar.
- Direção defensiva aplicada ao transporte escolar; comportamentos seguros e sua importância para a segurança dos passageiros do veículo de transporte escolar e demais atores do trânsito.
- Valores, habilidades e atitudes – o papel destes fatores no cotidiano do condutor de veículo de transporte escolar.
- Relações interpessoais – a interação saudável e solidária com passageiros do transporte escolar e demais condutores e agentes de trânsito.
- Diferenças individuais - características da infância, adolescência, e fase adulta; pessoas com necessidades especiais: responsabilidade e cuidados especializados.

- Responsabilidades da empresa e do condutor do veículo de transporte escolar: escolares, meio ambiente e vítimas, em casos de acidente.

.

3.2.3. CURSO PARA INSTRUTOR DE CURSO ESPECIALIZADO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS - 270 HORAS-AULA

3.2.3.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO – 180 HORAS-AULA

3.2.3.2. MÓDULO II - CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS - 50 HORAS-AULA

3.2.3.3 MÓDULO III – O TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS - FUNDAMENTOS E NOÇÕES GERAIS – 40 HORAS-AULA

- Legislação aplicada (nacional, estadual e municipal) ao transporte de produtos perigosos.
- Direção defensiva aplicada e comportamento preventivo do transporte de produtos perigosos; comportamento seguro e sua importância para a segurança do condutor de veículos de transporte de produtos perigosos e demais atores do trânsito.
- Relações interpessoais – a interação saudável e solidária com os demais condutores, pedestres e agentes de trânsito e de transporte.
- Valores, habilidades e atitudes – o papel destes fatores no cotidiano do condutor de veículo de produtos perigosos.
- Responsabilidades da empresa e do condutor do veículo de transporte de produtos perigosos com a carga, usuários das vias, meio ambiente e vítimas, em casos de acidente.
- Aperfeiçoamento em reações químicas e seus riscos.

3.2.4. CURSO PARA INSTRUTOR DE CURSO ESPECIALIZADO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA - 270 HORAS-AULA

3.2.4.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO – 180 HORAS-AULA

3.2.4.2. MÓDULO II - CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA - 50 HORAS-AULA

3.2.4.3 MÓDULO III – SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA – FUNDAMENTOS E NOÇÕES GERAIS – 40 HORAS-AULA

- Legislação aplicada (nacional, estadual e municipal) aos veículos de emergência.
- Direção defensiva aplicada aos veículos de emergência; comportamento seguro e sua importância para a segurança do condutor de veículos de emergência e demais atores do trânsito.
- Valores, habilidades e atitudes – o papel destes fatores no cotidiano do condutor de veículo de emergência.
- Relações interpessoais – a interação com os demais condutores, pedestres, passageiros, outros condutores e agentes de trânsito.
- Responsabilidades das instituições e entidades e do condutor do veículo de emergência com as pessoas transportadas, usuários das vias, meio ambiente e vítimas em casos de acidente, com as vítimas e demais usuários das vias.

3.3. CURSO PARA DIRETOR GERAL DE CFC - 220 HORAS AULA

3.3.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO –180 HORAS-AULA

3.3.2. MÓDULO II – NOÇÕES GERAIS DE ADMINISTRAÇÃO –12 HORAS-AULA

- Organização: conceito, objetivos, missão, visão e elementos de uma empresa; processos de trabalho; normalização de procedimentos; planejamento estratégico.
- Princípios éticos aplicáveis às atividades empresariais: clientes, concorrentes, fornecedores, empregados e governantes.
- Noções de administração financeira e contábil: contas a pagar e a receber; folha de pagamento; faturamento; balancete, apuração de resultados; gestão tributária; gestão de custos.
- Empreendedorismo: conceito; perfil do empreendedor.

3.3.3. MÓDULO III – NOÇÕES DE DIREITO ADMINISTRATIVO – 12 HORASAULA

- Instituições de direito público e privado.
- Entidades credenciadas pelos Órgãos ou entidades executivos de trânsito dos estados ou do Distrito Federal, exigências e responsabilidades.
- Atos normativos relativos à atuação do CFC.
- Noções de relações trabalhistas.
- Contratos de prestação de serviço.

3.3.4. MÓDULO IV – GESTÃO DE PESSOAS –12 HORAS-AULA

- Relações interpessoais: características individuais; relacionamento vertical e horizontal; comunicação, motivação; ética e respeito nas relações interpessoais.
- Visão sistêmica em gestão de pessoas: recrutamento e seleção, desenvolvimento, gestão de desempenho e remuneração.
- Desenvolvimento de habilidades gerenciais: liderança; integração de equipes de trabalho, técnicas de negociação, administração de conflitos, delegação.

3.3.5. MÓDULO V – O PAPEL DO CFC NA SOCIEDADE – 4 HORAS-AULA

- Postura do diretor na condução do CFC.
- Responsabilidade social do CFC na construção de um trânsito mais seguro e cidadão.
- Relações dos CFC com a comunidade e os órgãos do SNT.

3.4. CURSO PARA DIRETOR DE ENSINO DE CFC: 220 HORAS-AULA

3.4.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRANSITO – 180 HORAS-AULA

3.4.2. MÓDULO II – NOÇÕES DE ADMINISTRAÇÃO E SUPERVISÃO ESCOLAR -

24 HORAS-AULA

- Noções de supervisão pedagógica: o papel do diretor de ensino como coordenador das ações pedagógicas do CFC.
- Planejamento global da instituição: seleção de métodos, técnicas e procedimentos de ensino e avaliação; elaboração do plano de curso.
- Planejamento e realização de reuniões de cunho técnico pedagógico com os instrutores do CFC.
- Procedimentos e técnicas de acompanhamento e avaliação do desempenho dos instrutores.
- Noções básicas de estatística para tratamento dos resultados dos candidatos nos exames.
- Regimento escolar: definição, aspectos básicos e importância para o CFC.
- Estrutura e funcionamento do CFC: atos normativos específicos.
- Papel do diretor de ensino na busca de soluções para problemas de aprendizagem candidato/conductor.
- Psicologia da Aprendizagem / Andragogia.

3.4.3. MÓDULO III – GESTÃO DE PESSOAS –12 horas-aula

- Relações interpessoais: características individuais, relacionamento vertical e horizontal, comunicação, motivação; ética e respeito nas relações interpessoais.
- Visão sistêmica em gestão de pessoas: recrutamento e seleção, desenvolvimento, gestão de desempenho e remuneração.
- Desenvolvimento de habilidades gerenciais: liderança; integração de equipes de trabalho, técnicas de negociação, administração de conflitos, delegação.

3.4.4. MÓDULO IV – O PAPEL DO CFC NA SOCIEDADE – 4 HORAS-AULA

- Postura do diretor na condução do CFC.
- Responsabilidade social do CFC na construção de um trânsito mais seguro e cidadão.
- Relações dos CFC com a comunidade e os órgãos do SNT.

3.5. CURSO PARA EXAMINADORES DE TRANSITO – 208 HORAS-AULA

3.5.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRANSITO – 180 HORAS-AULA

3.5.2. MÓDULO II – FUNDAMENTOS DO PROCESSO DA AVALIAÇÃO – 12 HORAS- AULA

- Avaliação/ conceito, teorias, técnicas e medidas educacionais.

3.5.3. MÓDULO III – ASPECTOS PSICOLÓGICOS NO PROCESSO DE AVALIAÇÃO – 4 HORAS-AULA

- Comportamentos mais comuns em situações de avaliação.

3.5.4. MÓDULO IV – PAPEL DO EXAMINADOR NO PROCESSO DE HABILITAÇÃO – 12 HORAS-AULA

- Atribuições do examinador de trânsito.
- Princípios éticos das relações examinador/ candidato ou condutor.

3.6. CURSOS DE ATUALIZAÇÃO - PARA OS PROFISSIONAIS HABILITADOS NOS CURSOS PARA INSTRUTORES DE TRÂNSITO, INSTRUTORES DE CURSOS ESPECIALIZADOS PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS, DIRETOR GERAL DE CFC, DIRETOR DE ENSINO DE CFC, EXAMINADORES DE TRANSITO – 20 HORA